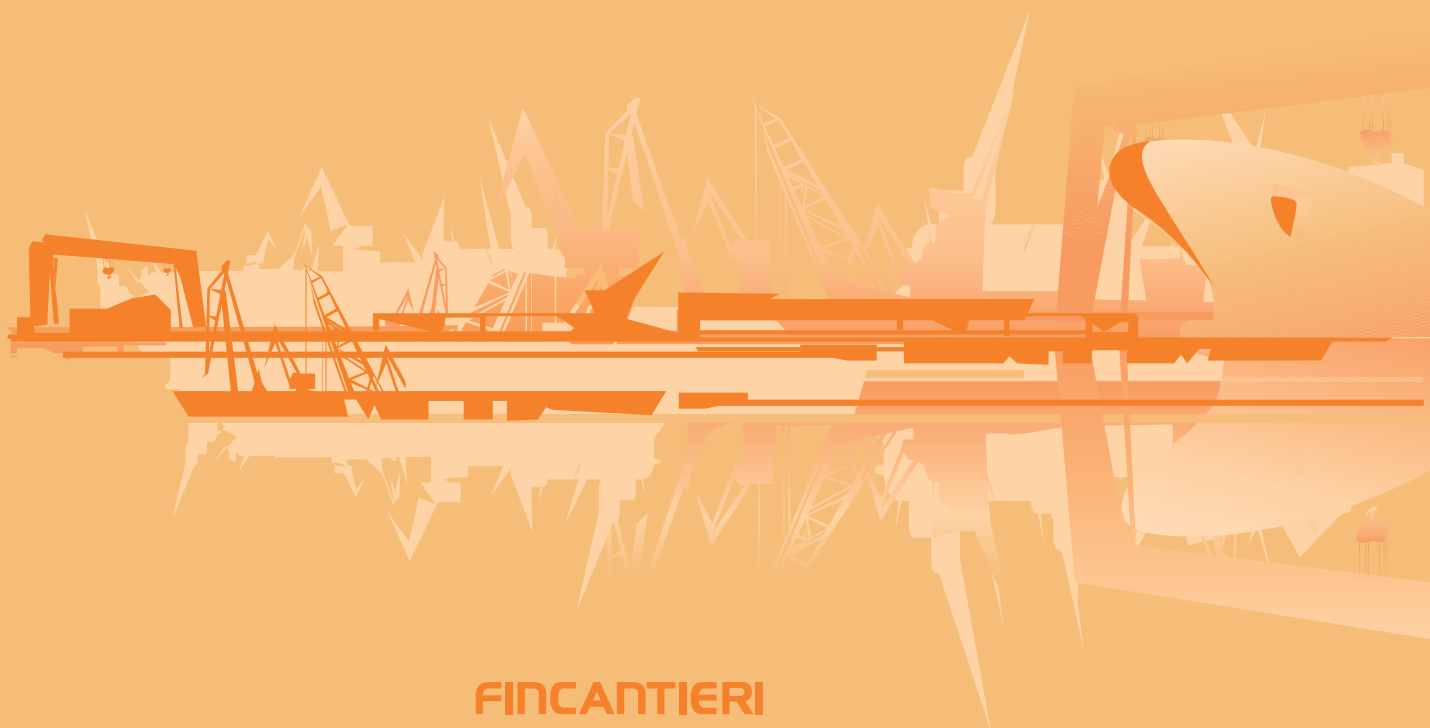




Architecture of the sea

annual report
2004



La nave da crociera "Costa Magica"
The cruise ship "Costa Magica"



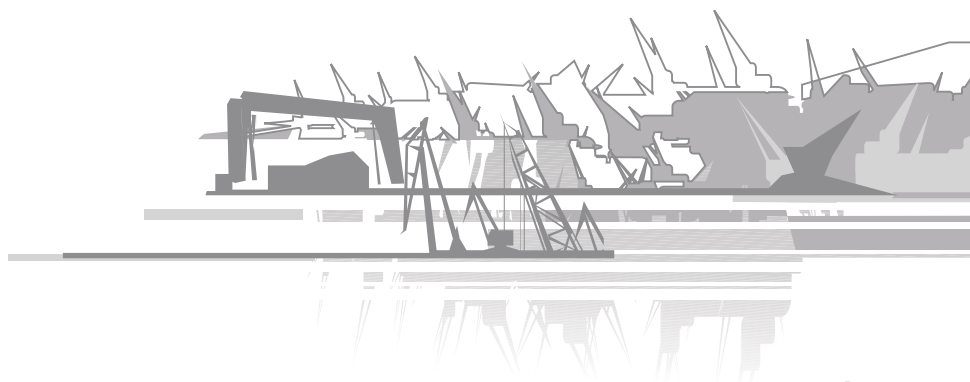
Un successo costruito nel tempo

IL MERCATO PREMIA LE SCELTE OPERATE

Globalizzazione e crescita accelerata di economie asiatiche sono i due principali fattori che anche nel 2004 hanno tenuto alto il commercio mondiale (+ 9%), e con esso tutta la filiera delle attività marittime. Mai così elevati per lo shipping sono stati noli, profitti e investimenti: gli ordini passati ai cantieri hanno toccato il record di 48 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata. Fortissima è stata la progressione nella domanda di navi high-tech e quella di navi da crociera, a conferma della ripresa del trend ante 11 settembre di questo comparto del mercato delle vacanze.

Una fase congiunturale dunque così euforica, in termini di overordering, da porre seri interrogativi sul futuro a medio termine di attività - shipping e shipbuilding - dall'andamento tipicamente ciclico. Per il momento, tuttavia, la consistenza dell'orderbook mondiale (circa 90 milioni di tslc) è tale da assicurare ai Paesi che insieme ne detengono quasi l'80% (Corea, Giappone e Cina) almeno tre anni di lavoro.

Inferiori alle attese, peraltro, sono stati in generale i riflessi sui prezzi delle navi - che pure erano rimasti a lungo fermi - e soprattutto i risultati economici delle commesse acquisite nel 2002-2003, stanti il deprezzamento del dollaro e l'aumento del costo dei materiali (motori, acciaio e altro). La scarsa redditività dell'industria cantieristica anche in periodi di alta congiuntura è indubbiamente motivo di preoccupazione per gli stessi asiatici, ai quali deve la tumultuosa espansione della capacità produttiva coreana dalla seconda metà degli anni '90 e gli odierni programmi di investimento della Cina per diventare il maggiore costruttore nell'arco di un decennio.



CORRADO ANTONINI

Success built over the course of time

THE MARKET REWARDS THE COMPANY'S DECISIONS

Globalization and the accelerating growth rate of the Asian economies are the two main factors which again in 2004 have sustained the world market at high levels (+ 9%), and, thereby, the whole chain of maritime activities. Never have charters, profits and investments been so high for shipping: shipyard orders have reached the record figure of 48 million compensated gross tonnes. There has been strong growth in demand for high-tech vessels and cruise ships, thus confirming that the trend prior to 11 September for this segment of the holiday industry has recovered.

The current climate is so buoyant, in terms of over-ordering, as to pose serious questions regarding the medium term future of activities - shipping and shipbuilding - which typically follow a cyclical trend. At present, however, the world order book (approximately 90 million cgt) is sufficiently substantial to assure Korea, Japan and China which, taken as a whole, retain almost 80% of the total, at least three years work.

Yet the impact on ship prices - which had long been static - was in general lower than expected - as were the economic results of the orders gained in 2002-2003, due to the depreciation of the dollar and the increase in the cost of materials (engines, steel and others). The low profitability of the shipbuilding industry, even during an upswing, is undoubtedly cause for concern for the Asian players themselves, to whom we owe South Korea's enormous expansion in production capacity during the second half of the 1990s and the current investment programmes of China who aims to become the leading builder within a decade. Hence there are grounds to believe that there might be a return, once the trend turns, to the phenomenon of injurious pricing, unless an agreement, however difficult it may be, is reached within the OECD, as we have long sustained.

Non è quindi azzardato immaginare il ripresentarsi, al mutare della congiuntura, del fenomeno dell'injurious pricing, a meno di un accordo, per quanto difficile, in sede OCSE, da noi lungamente propugnato.

In questo quadro mondiale, certamente positivo sotto il profilo delle quantità, ma con molte ombre anche sotto il profilo della redditività, spiccano i risultati di Fincantieri.

La specializzazione in produzioni complesse e ad alto valore aggiunto, anche in virtù del travaso di esperienze e tecnologie tra il settore mercantile e quello militare; la formazione di un indotto sempre più qualificato e con cui formare sistema; la collaborazione con altre grandi imprese cantieristiche europee, specie in tema di acquisti; la cura del cliente con il quale attivare in comune lo sviluppo di nuovi progetti, sono tra i connotati di base della società e ragione della sua attuale posizione competitiva: 10 delle 22 grandi navi da crociera ordinate al mondo sono oggi nell'orderbook di Fincantieri, che ha rafforzato il rapporto di fiducia che la lega al gruppo Carnival, così come lo sono 9 dei 26 ferry di lunghezza superiore ai 150 metri, espressione di una committenza europea e italiana tesa in particolare a cogliere gli sviluppi attesi nello Short Sea Shipping.

Anche nel campo delle costruzioni militari Fincantieri sta vivendo una fase decisamente dinamica sotto vari aspetti. Nel 2004 sono state varate unità dell'importanza della portaerei "Cavour" e del secondo sommergibile classe U212A realizzato nel quadro dell'accordo con la Marina e l'industria tedesche. Dall'India è stata acquisita una commessa per la partecipazione alla costruzione di una portaerei da 38.000 tonnellate e da Malta è giunto l'ordine per un pattugliatore. Il programma congiunto italo-francese FREMM per la realizzazione di 27 fregate, di cui 10 per l'Italia, è finalmente ai blocchi di partenza grazie al recente finanziamento dello start-up.



Il pattugliatore "Sirio"
The patrol vessel "Sirio"

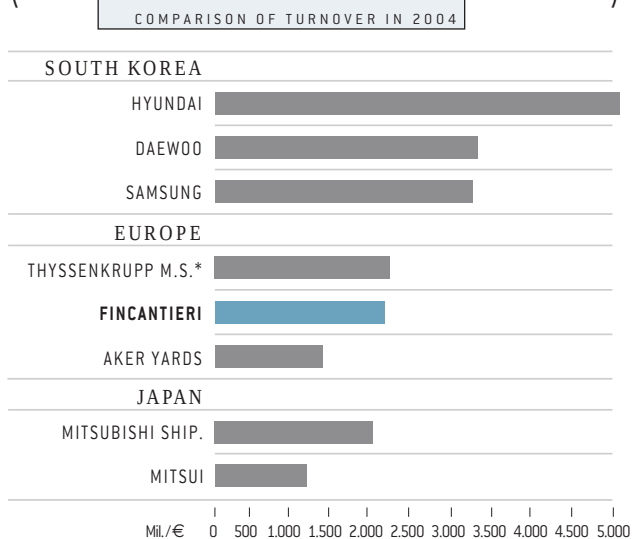
Seen within this global perspective, undoubtedly positive in terms of volume, but with many difficulties also in terms of profitability, Fincantieri's results stand out.

Specialising in complex products with high added value, also through transferring and sharing experience and technologies between the merchant and the naval sector; the fostering of an increasingly qualified supply chain with whom to build up a system; cooperation with other large shipbuilding industries in Europe, especially with regard to procurement; focusing on the customer with whom to set up joint development of new projects – these are some of the approaches and features of the company and reason for its current competitive position in the market. Indeed, 10 of the 22 large cruise ships ordered in the world are in Fincantieri's order book and the company has further strengthened its relationship of trust and confidence with the Carnival Group. Similarly, Fincantieri won 9 of the 26 orders for ferries of over 150 metres, proof of the interest of European and Italian owners in opportunities arising from developments expected in Short Sea Shipping.

Turning to the field of the naval shipbuilding here again Fincantieri is at a highly dynamic stage. 2004 saw the launch of important vessels such as the aircraft carrier "Cavour" and the second U212A class submarines built within the framework of the agreement between the German and Italian Navies and their respective industries. Furthermore, an order was gained from India for participation in the construction of a 38,000-tonne aircraft carrier and an order was placed by Malta for a patrol vessel. Finally, the joint Italian-French FREMM programme for the construction of 27 frigates, of which 10 for Italy, is finally set to commence thanks to the recent financing of the start-up.

In conclusion, within the scenario of the still highly heterogeneous European shipbuilding industry, where there are, unfortunately, also areas of crisis, Fincantieri occupies a position of high standing, thanks to timely implementation of the necessary structural changes together with the management policies which are today unavoidable in order to succeed in highly competitive markets.

(fatturati 2004 a confronto)



* The newly formed shipbuilding group ThyssenKrupp Marine Systems comprises: Blohm+Voss, Blohm+Voss Repair, Nordseewerke, HDW, HDW - Nobiskrug, Kockums and Hellenic Shipyards.



La nave da crociera "Carnival Valor"
The cruise ship "Carnival Valor"

In conclusione, nel quadro ancora molto eterogeneo della navalmeccanica europea che evidenzia purtroppo anche diffuse aree di crisi, Fincantieri occupa una posizione di tutto rilievo, avendo avviato per tempo quei cambiamenti strutturali e adottato quelle logiche di gestione che oggi si riconoscono come ineludibili per affermarsi in mercati molto concorrenziali.

Nell'incessante corsa al miglioramento che questi mercati impongono, Unione europea e governi nazionali devono fare la loro parte nel supportare le aziende nelle azioni ad ampio raggio indicate nel piano europeo LeaderSHIP 2015 e nelle sue articolazioni che puntano a qualificare ulteriormente la navalmeccanica europea, differenziandola dalla concorrenza per innovazione (il relativo incentivo è stato innalzato dal 10 al 20%), eccellenza di prodotto e attenzione al cliente, esaltando le specializzazioni in nicchie di mercato, ma ricercando anche le sinergie in una struttura industriale che va razionalizzata. Un piano fortemente voluto dall'industria, con Fincantieri in prima linea e condiviso da Bruxelles, entrambi coscienti che, anche per il venire meno del tradizionale aiuto alla produzione, occorresse una visione d'insieme, nuova e più propositiva per rilanciare un settore importante per l'economia e la difesa dell'Ue.

In un settore industriale da sempre globalizzato, in un contesto fortemente competitivo con la crescente entrata in campo di produttori a basso costo, ricerca e innovazione per un posizionamento tecnologico sempre più elevato sono l'unica risposta. Fincantieri ha mostrato di saper seguire questa strada e lo confermano i risultati sin qui raggiunti, ma è impegnata a consolidare anche per il futuro la sua posizione di eccellenza accentuando l'impegno coeso di maestranze, tecnici, dirigenti e fornitori che insieme con gli azionisti hanno contribuito e contribuiranno ancora al nostro successo.

In the continuous drive towards improvement which these markets demand, the European Union and national governments must play their part in supporting companies in the wide ranging actions and approaches indicated in the European plan LeaderSHIP 2015 with a view to further enhancing the European shipbuilding industry, distinguishing it from its competitors in terms of innovation (the pertinent incentive has been raised from 10 to 20%), product excellence and attention to the customer, focusing on specialisations in market niches, yet also seeking out synergies in an industrial structure which requires rationalisation. The plan is strongly supported by the industry, with Fincantieri a prominent player in this respect, and has been accepted by Brussels, since both are aware that, also because the previous aid to production has ceased, an overall vision is necessary, a new strength of purpose to re-launch a sector which is important for the economy and the defence of the EU.

In an industrial sector which has always been globalised, within a highly competitive context where a growing number of low cost producers are entering the market, research and innovation for an increasingly advanced, higher technological position are the only response. Fincantieri has demonstrated that it is able to pursue this line, as is confirmed by the results it has attained, and it is committed to building up its position of excellence also for the years to come by further strengthening the commitment of a united team made of workforce, technical staff, management and suppliers who, together with the shareholders, have contributed and will continue to contribute to our success.



CORRADO ANTONINI
Presidente Fincantieri
Fincantieri Chairman

Fase di lavorazione della "Crown Princess"
Work in progress on the "Crown Princess"



Cresce il valore dell'azienda

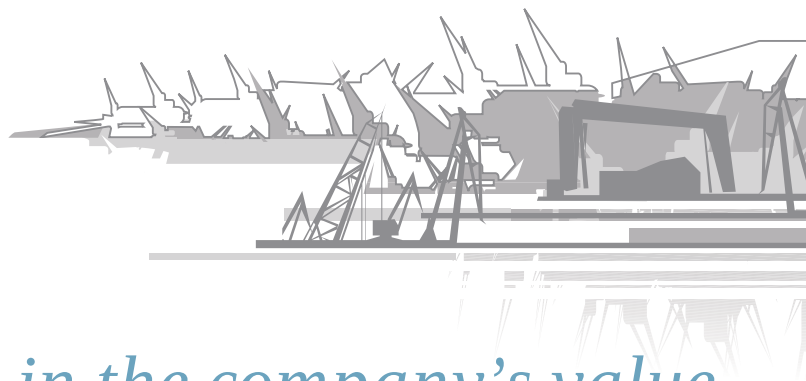
L'IMPEGNO DELLA SQUADRA ALLA BASE DEI TRAGUARDI RAGGIUNTI

Il bilancio 2004 di Fincantieri si è chiuso in maniera molto soddisfacente, con risultati in crescita rispetto a quelli già buoni dell'esercizio precedente, con 100 milioni di euro di utile netto e, soprattutto, per il terzo anno consecutivo con un'ottima posizione finanziaria netta positiva.

Abbiamo raggiunto una buona redditività, pur non disponendo più di contributi alla produzione e, per la prima volta, abbiamo potuto distribuire un dividendo agli azionisti nel presupposto che i risultati positivi possano considerarsi sufficientemente consolidati. Nell'anno si è confermata valida la strategia volta al rafforzamento di Fincantieri nei core business. Le performance ottenute hanno permesso e permetteranno di investire adeguatamente nello sviluppo dei prodotti e nel miglioramento dei processi, per affrontare efficacemente le sollecitazioni di un mercato e di un'economia internazionale sempre più globalizzati.

Abbiamo puntualmente rispettato i programmi produttivi, consolidato la leadership mondiale nella costruzione di navi da crociera e di grandi ferry e portato avanti con successo i programmi di costruzione per la Marina. Oggi nel panorama internazionale dell'industria cantieristica, comparto nel quale è più difficile operare perché più di altri soggetto ai cicli di mercato e ad agguerrita concorrenza, l'immagine di Fincantieri è quella di un'azienda vincente.

Vogliamo valorizzare al meglio le competenze dove già eccelliamo, proponendoci di acquisire ulteriori spazi nei segmenti dell'ammodernamento e ristrutturazione delle navi da crociera e del marine system. Questi nuovi ambiti operativi, individuati attraverso un'accurata selezione delle opportunità e in grado di far crescere l'azienda, verranno sviluppati, ove conveniente, anche tramite alleanze strategiche. Intendiamo infatti allargare l'impegno nel segmento delle riparazioni e trasformazioni navali, sviluppando il post-vendita, un mercato promettente e importante per la fidelizzazione del cliente. Già il nostro stabilimento di Palermo opera in questo campo, ma per ampliare il nostro raggio di azione e raggiungere una significativa posizione, stiamo valutando la possibilità di acquisire una partecipazione in altri cantieri specializzati in queste attività e ubicati in aree dove i traffici sono più intensi.



GIUSEPPE BONO

Increase in the company's value

GOALS ACHIEVED THANKS TO A COMMITTED TEAM

Fincantieri closed its balance sheet for 2004 with very positive results, up on the previous year's figures which were already good, with a net profit of 100 million euros, and, above all, for the third consecutive year, with an excellent net financial position.

We have reached a good level of profitability, despite no longer receiving aids to production, and, for the first time, we have been able to distribute a dividend to the shareholders since it is considered that the positive trend is sufficiently consolidated.

During the year there was confirmation that the strategy which aims to strengthen Fincantieri in its core business is valid. The levels of performance attained have enabled – and will continue to enable – the appropriate investments to be made in product development and in

improving processes, in such a way as to succeed in positively responding to the challenges of an increasingly global market and international economy.

We have respected production schedules, strengthened our position as world leaders in the construction of cruise ships and large ferries and successfully taken forward our construction programmes for the Navy.

Today, within the international scenario of shipbuilding, an industry in which it is more difficult to operate since, to a greater extent than other sectors, it is subject to market cycles and tough competition, Fincantieri is seen as a winning player.

Con una struttura così concepita potremo presentarci agli armatori proponendo un accordo globale, che va oltre la costruzione della nave.

Stiamo studiando, inoltre, un'altra iniziativa relativa ai nostri motori e ai nostri prodotti meccanici, forniture che non devono essere esclusivamente circoscritte nell'ambito di Fincantieri, ma possono aprirsi al mercato attraverso la realizzazione di package più articolati, sviluppando quindi attorno ad essi una più spinta attività sistemistica.

Nel comparto delle navi da crociera, nonostante lo sfavorevole andamento del cambio euro/dollaro, a settembre abbiamo acquisito ordini per quattro nuove navi nonché la riprogettazione, su una dimensione maggiore, di un'altra unità acquisita ad aprile. Ciò è avvenuto per la solidità del rapporto con Carnival, leader mondiale nel comparto crocieristico. Tale rapporto, che data ormai da lungo tempo, si è ulteriormente rinsaldato con l'acquisizione del maxi-ordine e con la formalizzazione del rapporto preferenziale esistente tra i due gruppi. Ciò ha consentito a fine anno di acquisire un'altra commessa per una nuova nave.

Abbiamo quindi gettato le basi per il futuro, potendo contare su una continuità di lavoro per i prossimi anni. Naturalmente molto dipenderà dall'andamento del mercato crocieristico, ma le previsioni degli analisti e degli operatori danno il settore in crescita, con la domanda di nuove navi in aumento.

Nel segmento delle navi da trasporto il discorso è più complesso, perché abbiamo impiegato un po' di tempo prima di capire che la strategia vincente era quella di concentrarsi sui grandi ferry. Continueremo a seguire questo orientamento perché il mercato sembra promettente, poiché è previsto che molti armatori dovranno ringiovanire la propria flotta o espandere i loro traffici.

We wish to enhance to the maximum the skills where we already excel, aiming to gain further ground in the fields of cruise ship refurbishment and of marine systems. These new business areas, which have been identified having carefully selected them from a range of opportunities and considering those which could help the company grow, will be developed, where it is appropriate, also through strategic alliances.

Indeed, we intend to extend our involvement in ship repairs and conversions, developing after-sales activities, a promising market which is key to gaining customer loyalty. Our shipyard in Palermo already works in this field but in order to extend the scope of our operation and reach a significant position, we are evaluating the possibility of acquiring a shareholding in other shipyards specialised in this activity and located in high traffic areas. This type of framework would allow us to offer ship owners a global agreement which goes beyond that of simply building the ship.

Furthermore, we are also investigating another initiative regarding our engines and our mechanical products, which do not necessarily have to be restricted within Fincantieri's captive market but can open up to the market by proposing a higher content package, in such a way as to develop around them a greater drive towards system activities.

In the cruise ship business area, despite the unfavourable trend in the euro/dollar exchange rate, in September we gained orders for four new ships as well as the scaling up of another ship ordered in April.

This was due to our well-established relationship with Carnival, the world leader in the cruise industry. This long-standing relationship has been further strengthened with the placing of the maxi-order and the formal definition of the

Fase di lavorazione della portaerei "Cavour"

Work in progress on the aircraft carrier "Cavour"



Profilo del (Gruppo Fincantieri)

FINCANTIERI GROUP PROFILE

	2003	2004
Dati economici (€/mil.) Financial data (Mil./€)		
Valore della produzione <i>Production value</i>	2.342	2.177
Margine operativo lordo <i>Gross operating margin</i>	168	171
Risultato economico <i>Economic result</i>	93	101
Dati patrimoniali (€/mil.) Equity (Mil./€)		
Capitale investito netto <i>Net capital invested</i>	482	422
Patrimonio netto <i>Net assets</i>	596	700
Posizione finanziaria netta <i>Net financial position</i>	(-) 114	(-) 278
Investimenti (€/mil.) Investments (Mil./€)	50	50
Occupazione Employment levels		
Numero dipendenti a fine anno <i>Staff at end of year</i>	9.490	9.266

Nel corso del 2004 e nel primo trimestre del 2005 sono stati acquisiti ordini per diciotto nuove unità nelle tre aree di business in cui la società opera (crociere, trasporti e militare), per circa 4.000 milioni di Euro contro i 1.350 del periodo 1/1/03 - 31/3/04. In virtù di questi ordini il carico di lavoro ammonta a circa 6.000 milioni di Euro; il valore complessivo delle commesse in portafoglio sfiora gli 8.500 milioni di Euro.

During 2004 and the first quarter of 2005 orders were gained for eighteen new vessels by the three business areas in which the company works (cruise, merchant and naval) for an approximate value of 4,000 Million/Euro against 1,350 in the period 1/1/03 - 31/3/04. As a result, the backlog of orders amounts to approximately 6,000 Million/Euro; the overall value of the orderbook is approximately 8,500 Million/Euro.

Così a marzo ci siamo aggiudicati, dal gruppo Grimaldi di Napoli, un importante ordine per quattro navi con l'opzione per ulteriori due, maturato nell'ambito di un più ampio accordo di collaborazione che prevede la possibilità di sviluppare nuovi progetti e l'utilizzo dei nostri stabilimenti per la manutenzione e riparazione delle navi della flotta del gruppo. Nel campo delle costruzioni militari abbiamo proseguito nello svolgimento degli importanti programmi già avviati e sfruttando le notevoli competenze progettuali maturate nello sviluppo di commesse particolarmente impegnative - portaerei, sommergibili, fregate - stiamo affrontando i mercati esteri con buone prospettive commerciali. Tra le azioni più significative avviate nel 2004 rientra quella che ci ha portato all'ingresso nel settore della nautica da diporto. Volendo entrare nel segmento dei mega-yacht abbiamo condotto degli studi approfonditi, scegliendo di non entrare nel mercato già presidiato egregiamente dalle aziende italiane per cimentarci in una fascia dimensionale alta. A tal fine abbiamo stretto un accordo con Azimut - Benetti, leader del settore.

Rispetto a qualche anno fa quindi la percezione che oggi si ha di Fincantieri è estremamente positiva: ci confrontiamo con il mercato finanziario, che ci riconosce di aver notevolmente aumentato il valore dell'azienda.

Nel 2005 e negli anni a venire opereremo per consolidare le azioni che ci hanno permesso di conseguire significativi risultati commerciali, economici e finanziari. L'impegno prioritario rimane quello di continuare a sviluppare un'azienda che per la sua storia e per le sue capacità realizzative costituisce un patrimonio industriale strategico per il Paese.

preferential relationship between the two groups. As a result, at the end of the year, we won a further order for a new ship. We have thus laid the foundations for the future, since we can rely on a continuous workload for the forthcoming years. Naturally, much will depend on the trend in the cruise market but the forecasts of analysts and operators report that this is a growth sector, with demand for new ships increasing.

Turning to the merchant ship business area the question is more complex as it took some time for us to understand that the winning strategy was to concentrate on large ferries. We will continue in this direction because the market seems promising since it has been forecast that many owners will have to renew their fleets or expand their traffic.

In March we gained, from Grimaldi Group, Naples, an important order for four ships with an option for a further two, within the scope of a broader agreement of cooperation which provides for the possibility of developing new designs and the use of our shipyards for the maintenance and repair of ships in the group's fleet.

In the naval field we have continued to work on the ongoing important construction programmes and by exploiting the considerable design experience gained in developing challenging orders - the aircraft carrier, submarines and frigates - we are approaching foreign markets with good sales prospects.

One of the most significant actions launched in 2004 was the initiative which led us to enter the sector of yachting. Since we wished to enter the market for mega-yachts we carried out in-depth studies and chose not to enter the market where Italian companies already held excellent positions but to try for the large size end of the market. To this aim we closed an agreement with the market leader Azimut - Benetti.

Compared to a few years ago, the perception that one has today of Fincantieri is extremely positive: we put ourselves to the test of the financial market, which acknowledges that we have increased the value of the company considerably.

In 2005, and in the years to come, we will work to consolidate the actions that have enabled us to achieve significant results in terms of sales and from an economic and financial perspective. Our first priority remains that of continuing to develop a company which, for its history and its construction capability, represents a strategic industrial asset for Italy.



GIUSEPPE BONO
Amministratore Delegato Fincantieri
Fincantieri Chief Executive Officer

1.)

Innovare per tradizione

Fincantieri è l'erede della tradizione della cantieristica italiana. Duecento anni di storia segnata dalla costruzione di oltre 7000 navi di tutti i tipi, mercantili, militari e unità particolari, che hanno portato e portano l'immagine dell'industria italiana nel mondo.

Filo conduttore di questa tradizione è sempre stato il miglioramento delle performance e la ricerca di nuove soluzioni progettuali e costruttive, perseguite, in anni recenti, anche attraverso collaborazioni strategiche e accordi internazionali.

Grazie infatti alla lunga esperienza che la società ha alle spalle e al suo patrimonio tecnologico, è stato possibile realizzare progetti particolarmente avanzati e di notevole successo: dal glorioso "Rex" che nel 1933 vinse il "Nastro Azzurro", alla "SSCV 7000", ancora oggi la più grande piattaforma semisommersibile mai realizzata, dotata di gru capaci di sollevare fino a 14.000 tonnellate di peso, alla portaerei/portaeromobili "Giuseppe Garibaldi".

Non vanno però dimenticati il "Destriero", l'imbarcazione che riconquistò il "Nastro Azzurro", attraversando l'Atlantico all'eccezionale velocità media di 53 nodi e la "Grand Princess" che, al momento del varo, nel 1997, si fregiò del primato della più grande nave passeggeri del mondo.

Alla fine degli anni Ottanta l'azienda ha attuato un importante riposizionamento strategico nel settore mercantile orientato verso produzioni ad alto valore aggiunto ed elevato contenuto tecnologico che si affianca a un'importante produzione militare. Da tempo Fincantieri detiene la leadership mondiale nella costruzione di navi da crociera e grandi traghetti.

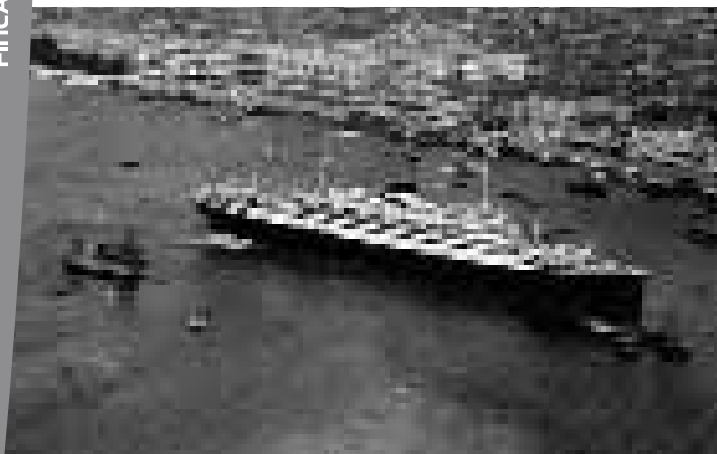
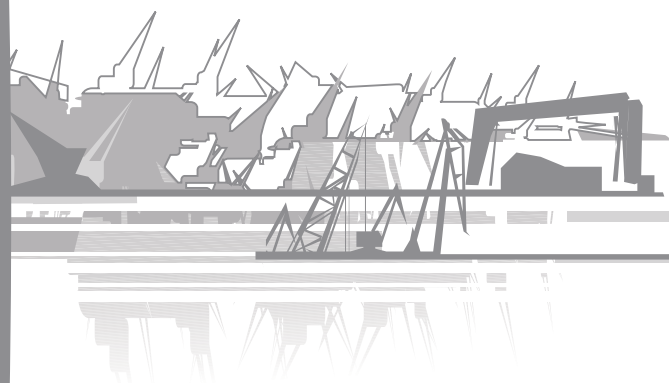
Ma la vera sfida, oggi, è interpretare al meglio le esigenze del terzo Millennio, per soddisfare e anticipare ogni richiesta del mercato.

Per questo Fincantieri si propone come un grande gruppo integrato che progetta e realizza unità da trasporto, da crociera e militari, interpretando le esigenze degli armatori con prodotti innovativi, tecnologicamente avanzati e veloci, ma anche eleganti, sicuri, funzionali e rispettosi dell'ambiente.

Innovative by tradition

Fincantieri is the heir to the tradition of the Italian shipbuilding industry. Two hundred years of history marked by the construction of over 7,000 ships of all types, merchant, military and special vessels, which have taken and continue to take the image of Italian industry round the world. The hallmark of this tradition has always been the improvement of performance and the quest for new solutions in the fields of design and construction pursuit of which in recent years has been also within the framework of strategic co-operations and international agreements. The company's considerable experience and technological wealth have made possible cutting edge designs of great success: from the glorious "Rex", which, in 1933, won the "Blue Ribbon", to the "SSCV 7000", the largest semi-submersible crane vessel ever built, with a lifting capacity of up to 14,000 tonnes and the aircraft carrier, the "Giuseppe Garibaldi". Nor should we forget the "Destriero", a record breaking ship, which also won the "Blue Ribbon" crossing the Atlantic at the remarkable average speed of 53 knots or the "Grand Princess", which, when launched in 1997, was the largest passenger vessel in the world. At the end of the 1980s, the Company strategically repositioned itself in merchant shipbuilding targeting its production towards vessels with a high added value and advanced technological content while at the same time developing an important order book in naval shipbuilding. Fincantieri has then been recognised as the world's leading shipbuilder in the field of cruise ships and large ferries. However, the real challenge today is to have a clear vision and understanding of the requirements of the third Millennium, to satisfy and foresee what the market will request. To do so, Fincantieri offers its capacities and services as a large, integrated group which designs and builds ships that range from merchant vessels and cruise ships to naval vessels, interpreting ship owners' needs by creating innovative products which are technologically advanced and fast, yet also safe, functional, environmentally friendly and elegant.

Il transatlantico "Vulcania"
The ocean liner "Vulcania"



Il transatlantico "Conte di Savoia"
The ocean liner "Conte di Savoia"



Il sistema Fincantieri

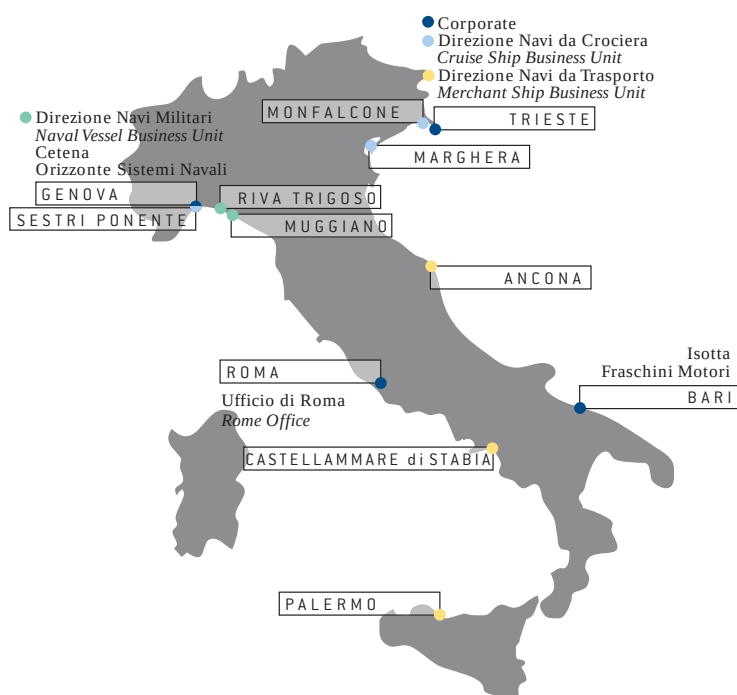
Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A., sorta a fine 1959 come “Società finanziaria cantieri navali – Fincantieri S.p.A.”, nel 1984 si è trasformata in società operativa, a seguito della fusione per incorporazione di otto società da essa controllate operanti nel campo della costruzione navale, della riparazione navale e della costruzione di apparati motori.

Fincantieri è controllata da Fintecna - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A., che detiene il 95,3% del capitale sociale. La rimanente quota fa capo a tre istituti finanziari.

Dalla sede di Trieste dipende una struttura aziendale fortemente orientata ai mercati di riferimento che rende la società sempre più vicina ai bisogni dei committenti.

Dopo la dismissione dei cantieri operanti nel settore delle riparazioni navali, oggi concentrate nel cantiere di Palermo, e lo scorporo delle attività motoristiche cedute alla Wärtsilä Corporation, la produzione è svolta in otto stabilimenti, ripartiti in tre Direzioni: la Direzione navi da crociera, cui fanno capo i cantieri di Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia) e quello di Sestri Ponente (Genova), la Direzione navi da trasporto, con i cantieri di Ancona, Castellammare di Stabia (Napoli) e Palermo e la Direzione navi militari, con i cantieri di Riva Trigoso (Genova) e di Muggiano (La Spezia).

L'articolazione produttiva di Fincantieri conferma tutti i vantaggi relativi alla sua flessibilità impiantistica che, grazie alla costante possibilità di interscambio tra le diverse unità operative, garantisce una realizzazione in tempi sempre più ravvicinati e una omogeneità qualitativa delle sue costruzioni che, per ogni tipologia, si presentano sempre più complesse e ricche di contenuti innovativi.



Il cantiere di Monfalcone
Monfalcone shipyard





Da sinistra a destra i cantieri di Sestri Ponente e Palermo
From left to right the shipyards at Sestri Ponente and Palermo

Fincantieri system

Founded in late 1959 as "Financial Shipbuilding Company - Fincantieri S.p.A.", Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A., became an operating company in 1984 through a merger of eight of its subsidiaries which operated in the fields of shipbuilding, ship repairs and engine construction.

The majority shareholder of Fincantieri is Fintecna-Financial Holding in Industrial and Company Services Sectors which holds 95.3% of the share capital. The remaining shares are held by three financial institutes.

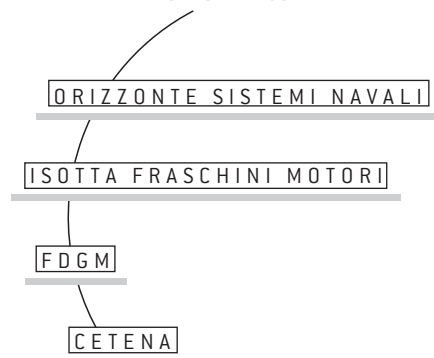
Headquartered in Trieste, the company's business framework focuses on its reference markets in such a way as to draw the company increasingly closer to the needs of its customers.

Following the dismissal of the shipyards dedicated to ship repairing - today concentrated in Palermo shipyard - and the withdrawal from the activities in the design and construction of large/medium size engines which were handed over to Wärtsilä Corporation, production now takes place at eight shipyards which are structured into three Business Units: the Cruise Ship Business Unit, which manages the shipyards of Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venice) and Sestri Ponente (Genoa), the Merchant Ship Business Unit, which manages the shipyards of Ancona, Castellammare di Stabia (Naples) and Palermo, and the Naval Vessel Business Unit which manages the shipyards of Riva Trigoso (Genoa) and Muggiano (La Spezia).

Fincantieri's activities have been structured to make full use of the advantages deriving from the company's highly flexible production plants. Flexibility and constant exchange between the diverse operating units are a guarantee of increasingly shorter building times and a homogeneous level of quality



(Fincantieri)
Principali società controllate
Main subsidiaries



Con i centri di progettazione di Genova e Trieste (il più grande in Europa) e gli stabilimenti localizzati in diverse parti del territorio italiano, Fincantieri si propone quindi come il maggior complesso cantieristico in Europa e uno dei più rilevanti e diversificati al mondo.

Un'integrazione dell'attività aziendale è assicurata dalle società controllate tra le quali:

- la Orizzonte Sistemi Navali, società di sistemistica navale con sede a Genova, che ha il ruolo di Prime Contractor e Warship Design Authority, per la definizione, progettazione, integrazione e commercializzazione dei sistemi di navi di superficie ad elevato contenuto tecnologico e sistemistico, quali corvette, fregate, caccia e portaerei, di dislocamento superiore a 1.000 tonnellate, sia per il mercato nazionale che per quelli esteri;
- l'Isotta Fraschini Motori, con sede a Bari, che opera nel campo della progettazione, costruzione, vendita e assistenza di motori diesel veloci di media potenza;
- la FDGM, con sede negli Stati Uniti, che cura nel mercato del Nord America, la fornitura e la manutenzione dei motori Isotta Fraschini e dei prodotti meccanici della Direzione navi militari di Fincantieri;
- il Cetena – Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova, che promuove e svolge attività di ricerca fondamentale, di base e applicata nel settore della costruzione e propulsione navale, nonché nel comparto marino in generale.

Il cantiere di Riva Trigoso **Riva Trigoso shipyard**



Dall'alto in basso i cantieri di Ancona e Marghera **From top to bottom:** **the shipyards at Ancona and Marghera**



among the Company's vessel types each of which is highly complex and includes a wide range of innovative features.

Through its design centres of Genoa and Trieste and its shipyards located in various parts of Italy, Fincantieri is one of the most important, diversified shipbuilding concerns in the world.

The Company's activities are further supplemented by its subsidiaries which include:

- **Orizzonte Sistemi Navali**, a naval systems engineering company headquartered in Genoa, which works as Prime Contractor and Warship Design Authority for the definition, design, integration and marketing of surface vessel systems which have a high technological and systems content, such as corvettes, frigates, destroyers and aircraft carriers, with a displacement of over 1,000 tonnes, both for the domestic and foreign markets;
- **Isotta Fraschini Motori**, whose headquarters are in Bari, which works in the field of fast, medium power diesel engines providing design, construction, sales and assistance;
- **FDGM**, headquartered in the United States, which works in the North America market for the supply and maintenance of Isotta Fraschini engines as well as units and components produced by the Mechanical Products Line, of Fincantieri's Naval Vessel Business Unit;

- **Cetena**, the Italian Ship Research Center in Genoa, which promotes and carries out fundamental, basic and applied research in the sectors of shipbuilding and propulsion, as well as in the marine field in general.



Il cantiere di Castellammare di Stabia
Castellammare di Stabia shipyard

(Corporate)

Direzione navi da crociera

CRUISE SHIP BUSINESS UNIT

Navi da crociera - Cruise ships

CANTIERI
SHIPYARDS

Monfalcone
Marghera
Sestri Ponente

Direzione navi da trasporto

MERCHANT SHIP BUSINESS UNIT

Tutti i tipi di navi mercantili e in particolare: navi per trasporto auto e carichi misti, traghetti passeggeri e merci, navi gasiere, navi chimichiere. Riparazione, conversione e ammodernamento di ogni tipo di unità

All types of merchant ships and especially: ro-ro ships, cruise ferries, cargo and passenger ferries, lpg / lng carriers, chemical tankers. Repairs, conversion and refurbishment of all kinds of vessels

Ancona
Castellammare di Stabia
Palermo

Direzione navi militari

NAVAL VESSEL BUSINESS UNIT

Navi da superficie, navi ausiliarie, navi oceanografiche, sommergibili, prodotti meccanici

Surface combatants, auxiliary ships, oceanographic vessels, submarines, mechanical products

Muggiano
Riva Trigoso

3.)

Un cantiere unico

One single shipyard

Il gruppo Fincantieri può contare su un patrimonio di circa 9.300 dipendenti: 384 nella Corporate, 4.351 nella Direzione navi da crociera, 1.901 nella Direzione navi da trasporto, 2.322 nella Direzione navi militari, 308 nelle controllate.

Un sistema articolato quindi, basato sulla professionalità di risorse preparate e motivate, che lavorano per assicurare il massimo di flessibilità a seconda delle diverse esigenze produttive, con un impegno che coinvolge tanto i nuovi assunti quanto coloro che hanno maggiore anzianità di servizio.

Anche nel 2004 è proseguita l'attuazione di un intervento, iniziato in anni recenti, di ottimizzazione della struttura organizzativa al fine di conferire una maggiore autonomia alle unità di business e riconoscere alla Corporate la funzione di indirizzo e controllo. Lo scopo di questo intervento è quello di garantire un reale scambio di conoscenze, tecnologie, "best practice" tra le diverse unità operative di Fincantieri, in modo tale che l'azienda appaia come un corpo unico e che gli obiettivi di eccellenza che ci si è posti siano condivisi da tutti.

Il 2004 ha registrato la positiva conclusione del negoziato relativo al rinnovo del contratto integrativo di secondo livello, la cui trattativa si era aperta all'inizio dell'anno su due distinte piattaforme, una presentata dalla Fiom e l'altra da Fim e Uilm, a seguito della grave frattura fra le organizzazioni sindacali determinata nel 2003 dal rinnovo del contratto nazionale senza la firma della Fiom. In un contesto così complesso l'azienda, consapevole della necessità di una soluzione approvata da tutti, ha condotto la negoziazione su basi oggettive e di comune interesse, in coerenza con il miglioramento delle performance e del livello di competitività programmati.

Fincantieri group can draw on a staff of approximately 9,300: 384 at Corporate Headquarters, 4,351 in the Cruise Ship Business Unit, 1,901 in the Merchant Ship Business Unit, 2,322 in the Naval Vessel Business Unit, 308 in the company's subsidiaries.

This is a structured system which is based on the expertise of qualified, motivated human resources who work together as a team to ensure a high degree of flexibility in order to meet different production requirements, with an equal level of commitment, be they newly recruited or longer serving members of staff.

2004 saw continuation of the action plan, enacted in recent years, to optimise the company's organisational framework in such a way as to give the Business Units greater autonomy and to endow the Corporate department with the function of direction and control. The action plan is designed to ensure that there is effective exchange of knowledge, technologies, and best practices among Fincantieri's various operational units so that the company is perceived as a single body and that the targets of excellence that have been set are shared by everyone.

Fase di lavorazione
Work in progress





Fase di lavorazione Work in progress

L'accordo, raggiunto il 15 giugno 2004 con tutte le componenti sindacali, ha contemperato i diversi interessi. In particolare sul versante delle relazioni sindacali sono state individuate alcune correzioni e integrazioni al modello in atto, nella direzione del rafforzamento della logica partecipativa che sta alla base del sistema complessivo.

Per quanto riguarda il modello produttivo si è giunti a un riconoscimento condiviso della validità del sistema in essere nel quale l'apporto determinante della manodopera interna convive, secondo logiche sinergiche, con gli appalti e le forniture chiavi in mano.

Con l'accordo raggiunto si è dato ampio risalto alle condizioni di sicurezza e a quelle ambientali, nonché alla qualificazione dell'indotto, a testimonianza della scelta di fondo operata dall'azienda: perseguire il risultato economico nel rispetto delle migliori condizioni di lavoro.

Nell'arco dell'anno particolare enfasi è stata data all'implementazione del modulo SAP/HR che ha comportato una significativa ridefinizione del processo di gestione e sviluppo delle risorse umane.

Anche nel 2004 l'azione dell'azienda è stata coerente con l'orientamento, già posto in essere nei precedenti esercizi, di considerare il capitale umano un asset strategico su cui investire in termini di sviluppo e formazione, a supporto delle nuove sfide orientate all'innovazione del prodotto, alla competitività sul mercato, all'efficienza gestionale.

Le azioni di formazione realizzate sono state finalizzate in particolare a:

- favorire la capacità di autosviluppo del management;
- sostenere i processi di valutazione delle competenze;
- adeguare le conoscenze tecnico-professionali e gli approcci relazionali;
- supportare il processo di rinnovamento delle diverse professionalità, assicurare il trasferimento delle conoscenze, delle nuove tecnologie, dei sistemi e materiali.

During 2004 negotiations regarding the renewal of the integrative, second level company contract were successfully closed. These negotiations had started at the beginning of the year from two distinct positions, one proposed by Fiom and the other by Fim and Uilm, after the Trade Unions had split as a result of the renewal of the national contract in 2003 without being undersigned by Fiom.

Faced with such a complex scenario, the company, aware of the need to find a solution which would be shared and approved by all the parties concerned, conducted the negotiation on objective bases which were of common interest, and in keeping with improved performance and the level of competitiveness programmed.

The agreement, reached on 15 June 2004 with representatives from all the trade unions, reconciled the different interests. With specific regard to trade union relations, a number of corrections and additions to the then current framework were identified, targeted at strengthening the participatory approach on which the system as a whole is founded.

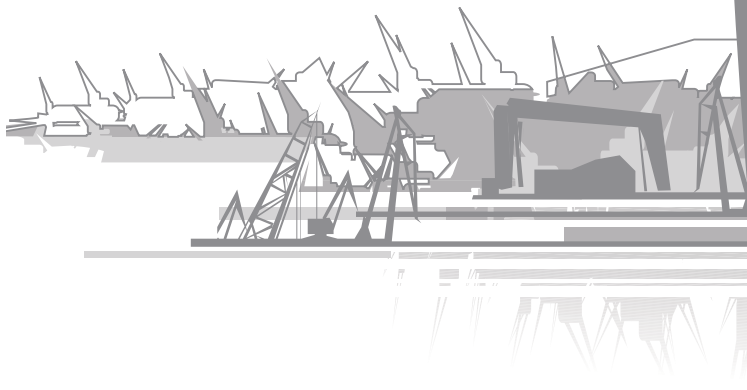
With regard to the production framework, it was recognised that the current system is valid, i.e. that the fundamental contribution of the company workforce is supplemented, following a synergic approach, by subcontractors and providers of turnkey solutions.

The agreement gives great importance to issues of safety and the environment, in addition to qualifying the supply chain, proof of the company's base position: pursuit of the economic result with due respect for the best working conditions.

During the course of the year there was a special focus on the implementation of the SAP/HR module which led to considerably redefining the process of management and development of human resources.

Once again in 2004 the company's activities underscored its policy, as in previous years, of considering human resources a strategic asset in which to invest in terms of development and training, in support of new challenges directed towards product innovation, competitiveness on the market and management efficiency. Training activities carried out during the year focused especially on:

- fostering the capacity for self-development of management;
- supporting processes of assessment of competences;
- updating technical-professional knowledge and relational approaches;
- supporting the process of renewing different skills, ensuring the transfer of knowledge, new technologies, systems and materials.



4.)

Con l'innovazione verso nuove frontiere

Innovation, the way forward to new frontiers

Anche nel corso del 2004 è proseguita con particolare intensità l'opera del management volta al mantenimento dell'eccellenza dei prodotti, al miglioramento dei processi, al recupero dell'efficienza gestionale, all'implementazione di nuove tecnologie produttive, al rispetto dei tempi di consegna delle navi e alla riduzione dei costi.

Ricerca e Sviluppo

La nuova disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla costruzione navale, prendendo atto delle peculiarità della cantieristica, ha riconosciuto valenza di R&S a una importante parte delle attività incorporate nei processi di realizzazione del prodotto, definendola "innovazione". Ciò consente di dare, attraverso gli usuali indicatori di R&S, adeguata evidenza del livello di innovatività raggiunto da Fincantieri.

Fase di lavorazione al cantiere di Marghera **Work in progress at Marghera shipyard**

During the course of 2004 the management continued its drive towards pro-actively maintaining product excellence, upgrading processes, improving levels of efficiency, implementing new production technologies, respecting delivery schedules and reducing costs.

Research and Development

The new EU regulatory framework regarding State aid to shipbuilding, in due consideration of the specific nature of the industry, has recognised the importance of R&D in many of the activities involved in construction processes, which have been defined "innovation". This makes it possible, through the customary indicators of R&D, to give the correct consideration to the level of innovation carried out by Fincantieri.

In this regard, the Balance Sheet for 2004 reports figures which appear to constitute a break with the past (52.4 million euro compared to 14.9 million euro in 2003); however, in reality the figures are the result of bringing the shipbuilding industry into line with the criteria used to identify investments in R&D in other industrial sectors.



In questo senso il bilancio 2004 si presenta con valori che appaiono di rottura rispetto al passato (52,4 Euro/milioni contro 14,9 Euro/milioni nel 2003), ma in realtà sono il risultato dell'allineamento del settore navalmeccanico ai criteri di identificazione degli investimenti in R&S adottati negli altri comparti industriali. L'attività di innovazione del prodotto si è sviluppata attraverso numerose iniziative, tra le quali:

- l'avvio dello sviluppo di una nave da crociera di nuova generazione che rappresenterà un salto qualitativo e dimensionale rispetto agli attuali standard. Si sono presentate problematiche assolutamente di frontiera per quanto riguarda le caratteristiche strutturali della nave, la manovrabilità, la tenuta al mare, nonché la logistica di bordo;
- l'adozione di numerose soluzioni innovative per le navi ripetute, riguardanti: nuovi pannelli al fine di ridurre i pesi e migliorare il comfort, lo sviluppo di wellness center e winter garden di nuova concezione, un progetto ergonomico integrato della plancia, nonché lo studio di nuove soluzioni in materia di sicurezza;
- la progettazione di ferry con caratteristiche innovative (nuove configurazioni strutturali della prora e delle rampe), idonei alla navigazione in mari artici, in relazione all'allargamento del portafoglio clienti ad armatori scandinavi;
- lo sviluppo di una nuova taglia di traghetto in acciaio ad alta velocità, rispondente ai più stringenti requisiti delle autorità marittime in materia di sicurezza e ambiente, caratterizzato da forme di carena innovative e da sistemi di stabilizzazione integrata che consentono di controllare rotta, rollio e beccheggio;
- lo sviluppo della nuova portaerei "Cavour" per la nostra Marina, che rappresenta la nave militare di maggiori dimensioni finora progettata da Fincantieri, caratterizzata da soluzioni avanzate per l'apparato motore, con la maggiore densità di potenza per asse mai sperimentata in abbinamento con eliche a pale orientabili, da uno sky-jump per il decollo degli aerei progettato sulla base di valutazioni di fluidodinamica numerica nonché da innovativi sistemi di elevatori dei veicoli e da particolari sistemi di insonorizzazione degli interni.

L'attività di R&S si è esplicata in diversi progetti e programmi:

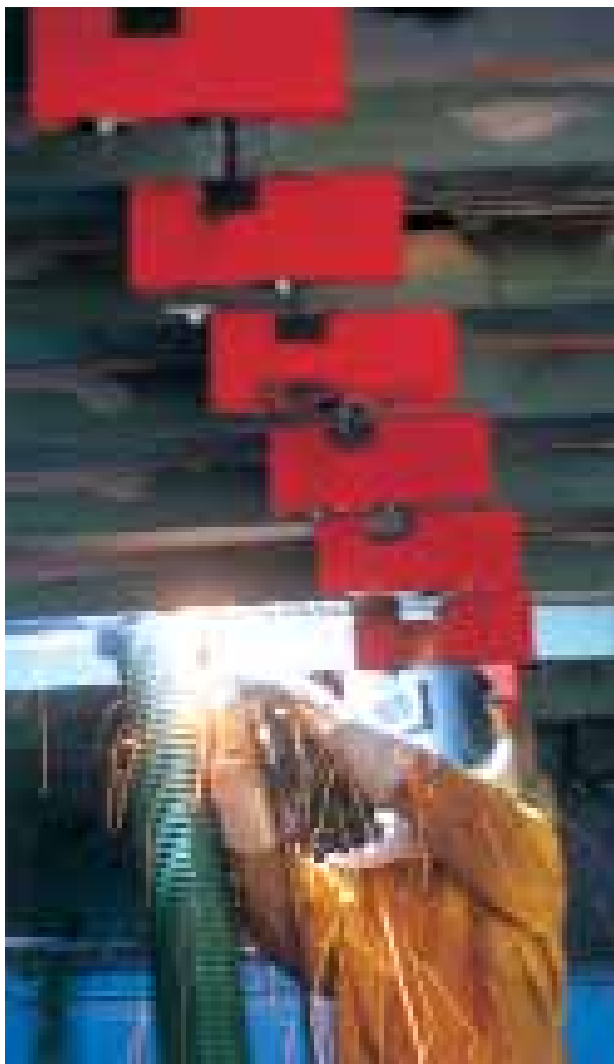
- il progetto integrato "InterSHIP", supportato dal 6° Programma Quadro della UE, e sviluppato assieme ai cantieri aderenti a EUROYARDS, con lo scopo di ottimizzare il processo di realizzazione della nave dalla fase di early design al commissioning;
- il programma "New European Ferry", relativo all'introduzione di nuove metodologie di concept development di prodotto, che ha già permesso di raggiungere una parte significativa degli obiettivi tra cui la riduzione dei lead-time di realizzazione del prodotto e il conseguimento di economie nella fase di progettazione precontrattuale;
- il programma "Nave a basso livello di riconoscimento", che ha già permesso l'individuazione di una metodologia integrata di minimizzazione delle segnature delle navi militari, oggi in fase di finalizzazione; contestualmente è stato realizzato un sistema di simulazione integrato nave/minacce all'interno di uno scenario operativo predefinito;
- il programma "Metodologie di progettazione per la sicurezza e l'ambiente di navi passeggeri – SAFENVSHIP", sviluppato in ambito EUREKA, che ha permesso a Fincantieri di incrementare notevolmente la conoscenza delle metodologie

Many initiatives were taken forward in the field of product innovation, including:

- Start-up on the development of a new generation cruise ship which will constitute a leap forward in terms of quality and size compared to current standards. The project addresses ground-breaking issues with regard to the structural characteristics of the ship, manoeuvrability, sea-keeping and on-board logistics;
- The adoption of a wide range of innovative solutions for serial ships regarding: new panels designed to reduce weight and improve comfort, the development of novel concepts for wellness centers and winter gardens, an integrated ergonomic design of the bridge and studies into new solutions in the field of safety;
- Cutting edge designs for ferries (new structural configurations of the bow and the ramps), suitable for Arctic seas, given that the customer base has been extended and now includes Scandinavian ship owners;
- The development of a new size of fast ferry in steel which meets the increasingly stricter requirements of maritime authorities regarding safety and the environment. The project features innovative hull shapes and integrated stabilization systems for the control of the course, roll and pitching;
- The development of the new aircraft carrier, the "Cavour" for the Italian Navy, which is the largest vessel ever designed by Fincantieri and which embodies advanced solutions for the engine plant with the highest rate of power per shafting line ever used with controllable pitch propellers. Further features include a sky-jump for take-off which was designed on the basis of numeric fluid-dynamic calculations, innovative systems for lifting vehicles and special systems for the sound-proofing of interior areas.



Fase di lavorazione
Work in progress



Fase di lavorazione Work in progress

di frontiera relative alla progettazione diretta dei principali aspetti della sicurezza (stabilità della nave, tenuta al mare, prevenzione incendio e abbandono nave);

- il progetto "Criteri avanzati di estensione e ottimizzazione del livello di operatività della nave" per lo sviluppo di un sistema relativo all'esercizio dell'unità, in termini sia di ottimizzazione della manutenzione, che di supporto on-line alle decisioni di governo della nave.

Nel corso dell'anno il Cetena ha costituito un'unità operativa a Trieste, finalizzata a incrementare lo sviluppo sinergico di attività con gli uffici di progettazione dell'area mercantile.

Sono state inoltre sviluppate delle azioni nei confronti dell'Amministrazione regionale del Friuli Venezia Giulia, volte a promuovere la creazione di un distretto tecnologico navale nel territorio. Tale progetto è finalizzato a stimolare l'innovazione nell'attività progettuale e produttiva dell'indotto, in particolare le piccole e medie imprese, per conseguire livelli superiori di competitività tecnica ed economica anche nella subfornitura.

Investimenti

Gli investimenti in impianti consuntivati nell'anno, per un importo pari a quello dell'esercizio 2003, riflettono essenzialmente la prosecuzione di iniziative selezionate per dare continuità ai programmi di sviluppo tecnologico e di innal-

R&D activities were carried out in a number of projects and programmes:

- The integrated project "InterSHIP", which is supported by the 6th Framework Programme of the EU, and developed together with the shipyards in EUROYARDS; this project sets out to optimise the construction process of the ship from early design through to commissioning;
- The programme "New European Ferry", which regards the introduction of new methodologies of product concept development and which has already made it possible to achieve a substantial number of objectives including the reduction of construction lead-time and the attainment of cost reductions in the phase of pre-contact design;
- The programme "Ship at a low level of recognition" which has already led to the identification of an integrated methodology which minimizes the signatures of naval vessels and which is now in its final stages; at the same time a system of ship/threat integrated simulation has also been developed within the context of a pre-defined operating scenario;
- The programme "Design Methodologies for safety and the environment of passenger ships – SAFENVSHIP", developed within the framework of EUREKA, which has enabled Fincantieri to substantially broaden and enhance its knowledge of cutting-edge methodologies regarding direct design addressed towards the main issues of safety (ship stability, sea-keeping, fire prevention and ship evacuation);
- The project "Advanced criteria for the extension and optimisation of the operational level of the ship" which sets out to develop a system related to the operation of the ship, both in terms of optimising maintenance and on-line support for decisions regarding vessel handling.

During 2004 Cetena set up an operating unit in Trieste, with the aim of increasing the synergic development of its activities with the design offices in the merchant business area.

In relation with the regional Administrative Authorities of Friuli Venezia Giulia, activities were also conducted with a view to promoting the creation of a Naval Technology District in the area. The purpose of this project is to stimulate innovation in design and production activities undertaken by the supply chain, especially small and medium enterprises, in order to attain high levels of technical and economic competitiveness also among subcontractors.



Fase di lavorazione Work in progress

zamento degli standard ambientali e di sicurezza che hanno già caratterizzato gli anni precedenti.

Gli interventi di maggiore rilevanza sono stati:

- a Monfalcone lo sviluppo e la messa a punto di un innovativo sistema "ibrido" per la saldatura laser e per l'aggiornamento tecnologico di impianti di taglio, curvatura e saldatura;
- a Marghera l'avvio della realizzazione di una nuova linea pannelli altamente automatizzata e l'ammodernamento e la predisposizione di aree adibite all'allestimento completamente separate da quelle destinate ad attività di scafo;
- a Sestri Ponente il completamento di interventi già programmati, in particolare nell'area dei servizi;
- ad Ancona il completamento del refitting della gru a cavalletto e l'adeguamento in tema di sicurezza degli impianti;
- a Castellammare di Stabia il completamento di interventi di ripristino e mantenimento di infrastrutture produttive e di servizio;
- a Palermo il potenziamento dell'impiantistica di lavorazione pannelli e blocchi piani;
- a Muggiano, la realizzazione di una linea pannelli adatta per spessori sottili, l'adeguamento delle infrastrutture per l'ormeggio e l'allestimento delle grandi navi;
- a Riva Trigoso la prosecuzione dei lavori per innovare il sistema di varo e, nel comparto delle produzioni meccaniche, l'installazione di una nuova grande aleatrice di moderna concezione e dalle elevate prestazioni.

Investments

Investments in plant made during the year, whose total value was the same as the amount invested in 2003, reflect the company's decision to carry on – as in previous years – with targeted initiatives aimed at ensuring continuity to the ongoing programmes of technological development and improvements in environmental and safety standards.

With specific regard to each location the most important interventions were:

- Monfalcone: the development and fine tuning of an advanced "hybrid" system for laser welding and the technological upgrading of plant for cutting, bending and welding;
- Marghera: work commenced on building a new panel line which is highly automated and on arranging and upgrading areas for outfitting which are totally separate from areas devoted to hull fabrication;
- Sestri Ponente: completion of interventions which had already been programmed, in particular in the service area;
- Ancona: completion of refitting of the gantry crane and upgrading plant to further improve safety standards;
- Castellammare di Stabia: completion of upgrading and maintenance of production and service infrastructures;
- Palermo: enhancement of the panel and flat block line;
- Muggiano: construction of a panel line for low thickness plating and profiles, upgrading of infrastructures for mooring and fitting out large vessels;
- Riva Trigoso: continuation of work to renew the launch system, and, in the area of mechanical production, installation of a new, large boring machine of the latest generation which ensures high performance levels.

La nave da crociera
"Caribbean Princess"
The cruise ship
"Caribbean Princess"

CRUISE SHIP BUSINESS UNIT

DIREZIONE NAVI DA CROCIERA

FINCANTIERI





Interno della "Carnival Valor"
Inside the "Carnival Valor"

Stile e tecnologia

La Direzione navi da crociera occupa 4.350 persone tra sede e centro di progettazione di Trieste e gli stabilimenti di Monfalcone, Marghera e Sestri Ponente.

Nel 2004 il valore della produzione, pari a 1.375 Euro/milioni, si è mantenuto su livelli sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente e si è registrato un significativo incremento del valore dei nuovi ordini che ammontano complessivamente a 2.343 Euro/milioni.

Nel corso del 2004 la Direzione ha portato a termine con la consueta puntualità un importante programma di consegne e, nonostante il perdurare di un regime di cambio tra dollaro ed euro fortemente penalizzante, ha saputo reagire con grande prontezza agli stimoli del mercato, cogliendo le opportunità offerte da una congiuntura favorevole.

Nell'anno, infatti si è registrata una notevole ripresa della domanda di navi da crociera che ha interessato in misura significativa Fincantieri che ha acquisito sei nuovi ordini: due navi classe "Caribbean Princess", due navi classe "Carnival Conquest" e altre due unità per Cunard Line e per Costa Crociere ("Costa Concordia", destinata ad essere la più grande nave passeggeri mai realizzata per un armatore italiano).

Questi risultati sono stati possibili grazie alla stretta collaborazione con il Gruppo Carnival, che ha portato a settembre alla sottoscrizione di un contratto del valore complessivo di 2,6 miliardi di dollari per la realizzazione di quattro navi da crociera oltre alla sostanziale ridefinizione, su una dimensione maggiore, del progetto per la "Queen Victoria". In termini di valore si tratta del più importante ordinativo sinora acquisito nel segmento cruise dall'azienda che garantisce continuità produttiva ai tre stabilimenti fino al 2008.

Style and technology

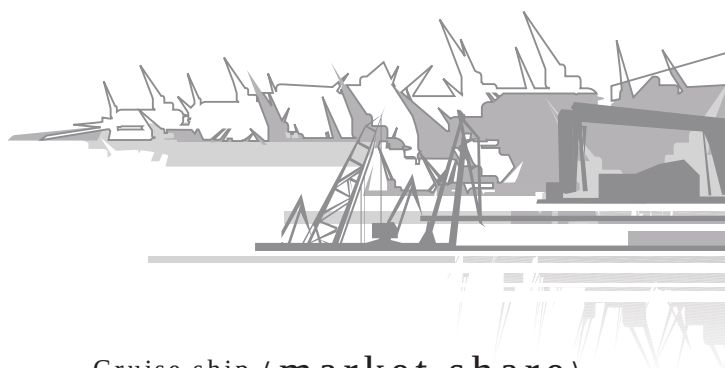
The Cruise ship business unit employs a staff of 4,350 at the head office and the design centre in Trieste and the shipyards at Monfalcone, Marghera and Sestri Ponente.

Production value for 2004, at 1,375 million euros, is in line with that of the previous year and a significant increase was recorded in the value of new orders which amount to 2,343 million euros.

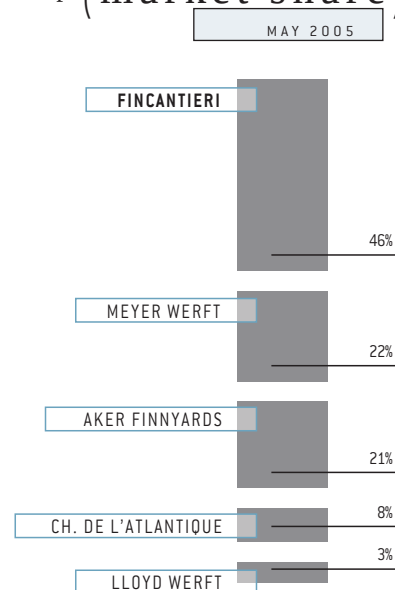
During 2004 the unit completed its substantial programme of deliveries, on schedule, as customary, and although the dollar/euro exchange rate continued to be unfavourable it responded to the market swiftly and was able to seize the opportunities offered by a positive combination of circumstances.

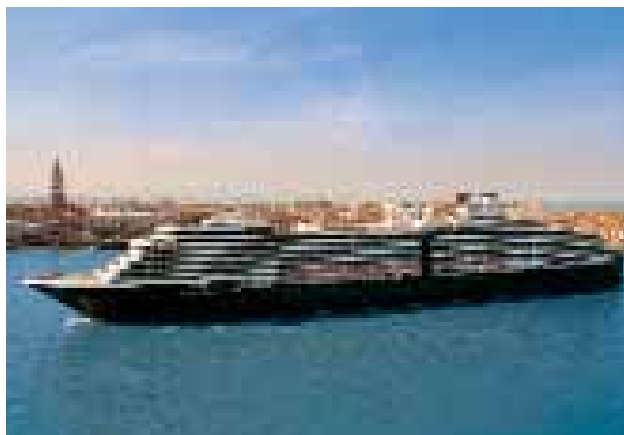
Indeed, the year was marked by a considerable increase in demand for cruise ships which Fincantieri was successful in exploiting gaining six new orders: two "Caribbean Princess" class ships, two "Carnival Conquest" class ships, one ship for Cunard Line and one for Costa Crociere, the "Costa Concordia", set to be the largest passenger ship ever built for an Italian ship owner.

These results were possible thanks to close cooperation with Carnival Group, which, in September, led to the signing of a contract for a total



Cruise ship (market share)





La nave da crociera "Westerdam" a Venezia
The cruise ship "Westerdam" at Venice

L'accordo riconosce a Fincantieri il ruolo di fornitore di riferimento del Gruppo Carnival e prevede una collaborazione per lo sviluppo di navi di nuova generazione, nella quale rientra il progetto "Pinnacle", un prototipo da circa 200.000 tonnellate che, se realizzato, è destinato ad essere la nave passeggeri più grande al mondo.

Nel corso del 2004 sono state consegnate quattro navi: in marzo a Monfalcone la "Caribbean Princess", unità da 116.000 tsl a Princess Cruises, in aprile a Marghera la "Westerdam", terza unità della classe "Vista" da 82.000 tsl a Holland America Line, in ottobre a Sestri la "Costa Magica" a Costa Crociere, gemella della "Costa Fortuna", da 105.000 tsl. Infine a novembre, sempre a Monfalcone, è stata presentata la "Carnival Valor", terza gemella della classe "Carnival Conquest", 110.000 tsl, realizzata per Carnival Cruise Lines.

L'integrazione dei singoli stabilimenti in un sistema unico, flessibile ed efficiente, l'esperienza maturata dalla fine degli anni Ottanta nella progettazione e costruzione di ben trentaquattro navi (per un valore complessivo di 12 miliardi di dollari) e un portafoglio ordini, a fine anno, di undici navi per il Gruppo Carnival, che corrispondono a un valore complessivo di oltre 5 miliardi di dollari, fanno di Fincantieri il leader indiscusso in questo settore. L'azienda è attualmente impegnata nella costruzione di unità per cinque diversi brand del Gruppo Carnival a dimostrazione di una capacità progettuale e realizzativa molto articolata, che consente di definire prodotti perfettamente rispondenti alle esigenze di ogni singolo committente.

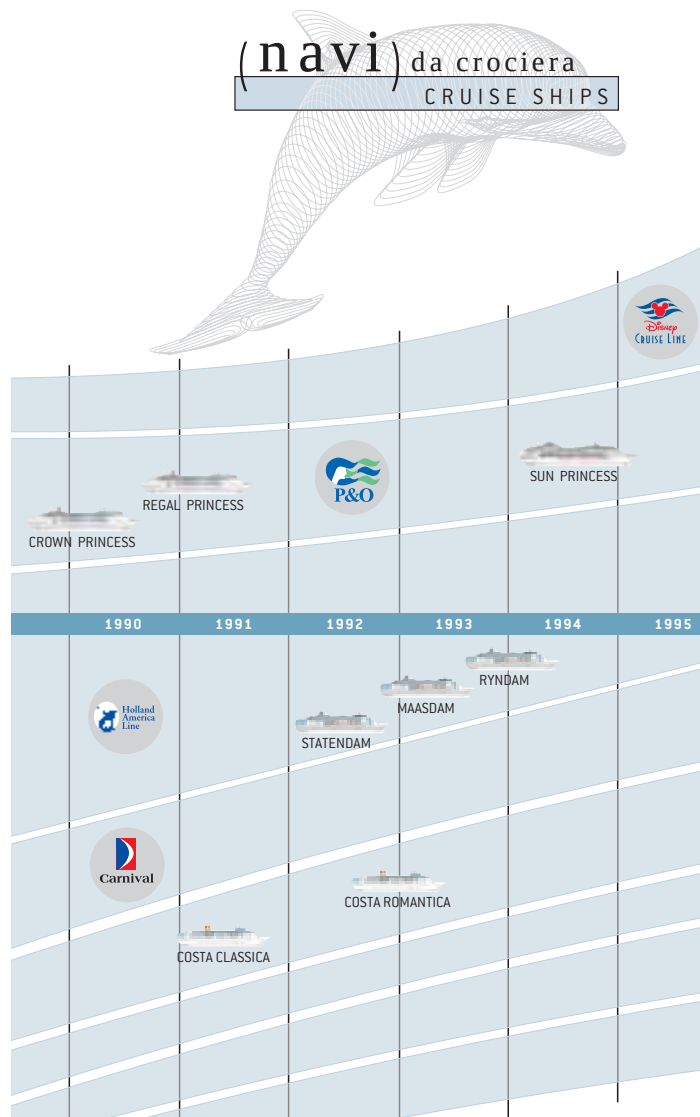
L'intenso programma produttivo è proseguito nel 2004 con l'impostazione di quattro navi: a Monfalcone della "Carnival Liberty", che entrerà in esercizio nell'estate del 2005, e della "Crown Princess"; a Marghera della "Noordam", quarta unità della classe "Vista", varata nell'aprile del 2005; a Sestri della "Costa Concordia". Inoltre sono state varate tre unità: "Carnival Valor" e "Carnival Liberty" a Monfalcone; "Arcadia" realizzata per P&O Cruises e presentata nel marzo del 2005, a Marghera.

value of 2.6 billion dollars for the construction of four cruise ships in addition to the substantial redefinition on a larger scale of the design of the "Queen Victoria". In terms of value, this is the most important order ever gained in the company's cruise business area, which guarantees the three shipyards a continuous workload until 2008.

The agreement acknowledges Fincantieri as reference supplier of Carnival Group and provides for cooperation in the development of new generation ships, including the "Pinnacle" project, a prototype of approximately 200,000 tonnes, which, if built, is set to be the largest passenger ship in the world.

In the course of 2004 four ships were handed over. There were delivered, in March, at Monfalcone, the "Caribbean Princess", a 116,000 gt vessel for Princess Cruises, in April, at Marghera, the "Westerdam", the third vessel in the "Vista" class of 82,000 gt for Holland America Line, in October, at Sestri, the "Costa Magica", a 105,000 gt ship for Costa Crociere, sister to the "Costa Fortuna". Finally, in November, again in Monfalcone, there was the presentation of the "Carnival Valor", the third sister ship in the 110,000 gt "Carnival Conquest" class, built for Carnival Cruise Lines.

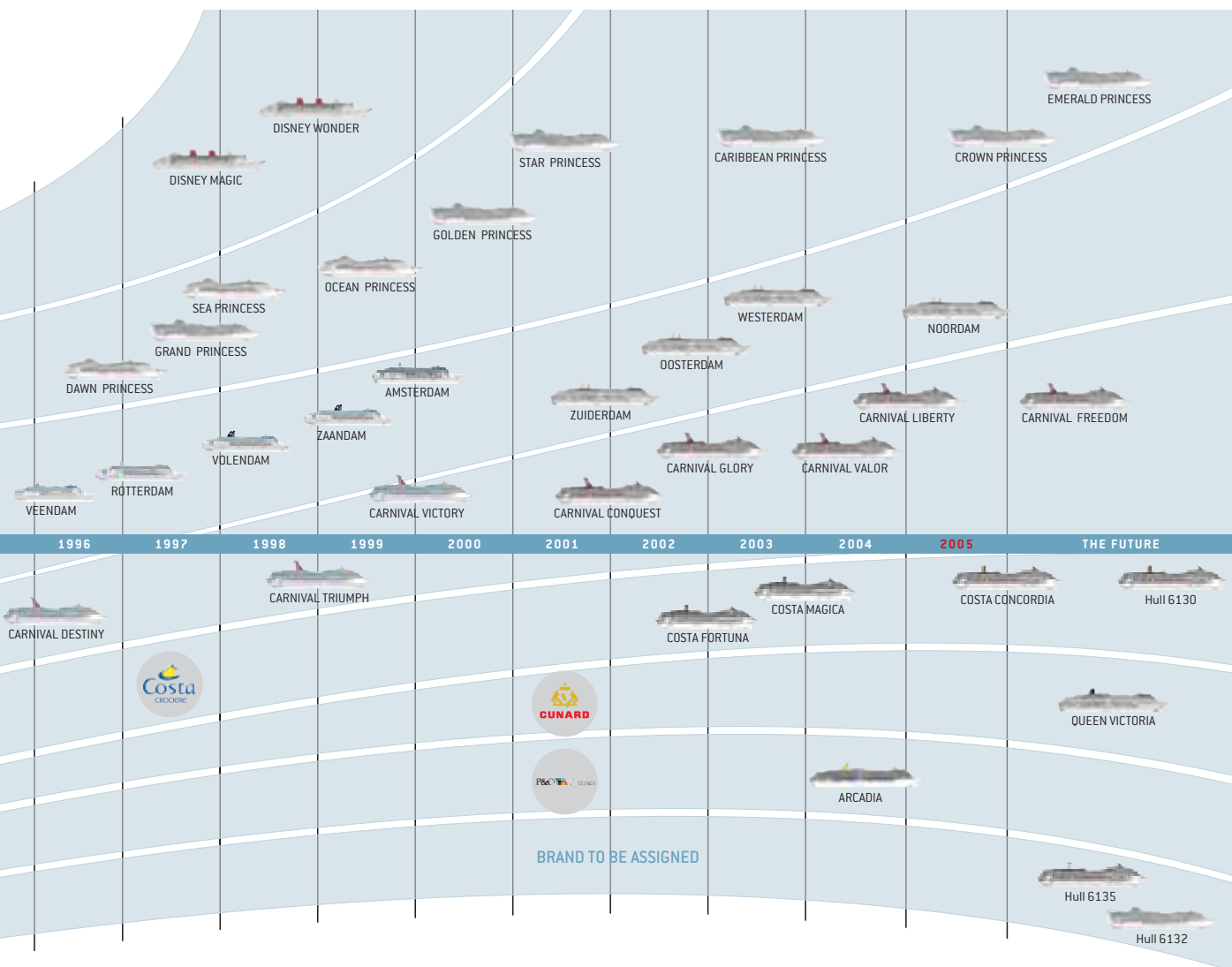
(navi) da crociera CRUISE SHIPS





Interno della "Arcadia"
Inside the "Arcadia"

The integration of individual shipyards in one single, flexible, efficient system, the company's experience built up since the end of the 1980s with the design and construction of thirty four ships (for a total value of 12 billion dollars) and an order book, at the end of the year, of eleven ships for the Carnival Group, for an overall value of over 5 billion dollars, make Fincantieri an undisputed leader in this business area. The company is currently engaged in the construction of ships for five different brands in the Carnival Group, proof of a highly developed design expertise and construction capacity which enables the company to provide solutions which match the needs of each individual customer perfectly. The intense construction programme continued in 2004 with four keel layings: in Monfalcone, the "Crown Princess" and the "Carnival Liberty" which is due to enter service in the summer of 2005, in Marghera, the "Noordam", the fourth vessel in the "Vista" class, which was launched in April 2005, in Sestri the "Costa Concordia". There were also three launch ceremonies: in Monfalcone, for the "Carnival Valor" and the "Carnival Liberty", and in Marghera for the "Arcadia", built for P&O Cruises and presented in March 2005.







La nave da crociera "Arcadia"
The cruise ship "Arcadia"

Il cruise ferry "Moby Aki"
The cruise ferry "Moby Aki"



Flessibilità per competere

Nel 2004 la Direzione navi da trasporto, che occupa 1.900 persone tra sede e centro di progettazione di Trieste e gli stabilimenti di Ancona, Castellammare di Stabia e Palermo, ha conseguito un valore della produzione di 349 Euro/milioni e ha registrato un significativo incremento del valore dei nuovi ordini che ammontano a 530 Euro/milioni.

Il comparto dei ferry di grandi dimensioni (di lunghezza superiore ai 150 metri) ha registrato nel 2004 una notevole vivacità e l'azienda ha mantenuto e rafforzato in questo contesto la propria posizione di leader del mercato internazionale attraverso l'acquisizione di nuovi ordini particolarmente significativi per l'alto profilo dei committenti e per gli elevati contenuti progettuali.

L'ordine dell'armatore finlandese Finnlines per cinque unità ro-pax, (inizialmente tre ordini e due opzioni, poi confermate) acquisito in un contesto competitivo molto acceso, rafforza la vocazione internazionale dell'azienda e ne allarga il portafoglio clienti. L'innovativo progetto delle navi Finnlines garantirà un'elevata flessibilità operativa e una grande affidabilità tecnica, permettendo di sfruttare al massimo il volume di carico di questi traghetti che saranno i più grandi e i più veloci al mondo nel loro genere.

Flessibilità ed esperienza progettuale, capacità di proporre soluzioni su misura, sono gli elementi essenziali su cui si fonda il vantaggio competitivo di Fincantieri in questo ambito di mercato, accanto alla continua attenzione al rapporto prezzi/costi che rimane comunque la fondamentale leva competitiva. La continuità di presenza nel mercato, l'esperienza maturata presso una vasta clientela, che annovera ormai armatori di tutta Europa, rappresentativi di diverse esigenze di configurazione nave, la disponibilità di una gamma ampia e completa (dai cruise ferry, ai ro-pax, ai fast ferry), assicurano a Fincantieri un posizionamento solido e stabile nel comparto.

L'articolazione produttiva di Fincantieri conferma tutti i vantaggi relativi alla sua flessibilità impiantistica che, grazie alla costante possibilità di interscambio tra le diverse unità operative, garantisce una realizzazione in tempi sempre più ravvicinati e una omogeneità qualitativa delle sue costruzioni, che per ogni tipologia si presenta sempre più complessa e ricca di contenuti innovativi.



Il "Pride of Hull" della P&O North Sea Ferries
The "Pride of Hull" of P&O North Sea Ferries



Flexibility is the competitive edge

In 2004 the Merchant ship business unit – which employs a staff of 1,900 at its headquarters and design centre in Trieste and the shipyards of Ancona, Castellammare di Stabia and Palermo – achieved a production value of 349 million euros and recorded a significant increase in the value of new orders which amount to 530 million euros. Business in the large ferry segment (for vessels over 150 metres long) was particularly dynamic in 2004 and the company maintained and strengthened its position as leader in the international market by gaining new orders of great significance both because they were placed by high profile customers and because they feature advanced design solutions.

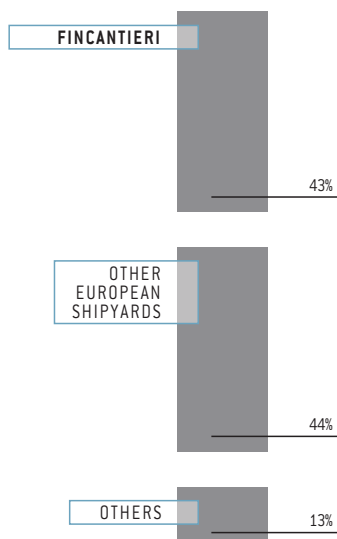
The order from the Finnish owner, Finnlines, for five ro-pax vessels, (initially three orders and two options, which were later confirmed), gained in a highly competitive context, further strengthens the company's international vocation and extends its customer base. Thanks to their innovative design, the Finnlines ships provide a high degree of operational flexibility and technical reliability, making it possible to exploit to the maximum the loading capacity of these ferries which will be the largest and the fastest of their type built to date in the world.

Flexibility and wide experience as designers, in addition to the ability to draw up tailor-made solutions, are the key assets which afford Fincantieri a competitive advantage in this field, alongside

Ferries (market share)

Length over 150 m.

MAY 2005



Mai come quest'anno tale vantaggio competitivo si è tradotto in un considerevole afflusso di nuovi ordini che assicurano una futura saturazione della capacità produttiva.

Nell'anno il programma produttivo della Direzione ha compreso, ad Ancona, il completamento e la consegna della car carrier "Grande Buenos Aires", realizzata con il contributo dello stabilimento di Palermo, e la costruzione del cruise ferry "Moby Aki", consegnato a Moby nel maggio del 2005; a Castellammare di Stabia il varo e la presentazione del cruise ferry "Nuraghes", commissionato da Tirrenia e il varo della gemella "Sharden", presentata nel marzo 2005; a Palermo il varo e la consegna del barge "Atlante", in uso presso i cantieri della Direzione navi militari, e l'impostazione della car carrier "Neptune Okeanis", varata nel febbraio 2005, che insieme alla gemella "Neptune Thelisis" sarà consegnata al gruppo armatoriale greco Neptune Lines nel corso del 2005.

Nel 2004 la linea di business riparazioni e trasformazioni navali, che opera presso lo stabilimento di Palermo, ha svolto un'intensa attività, registrando la piena occupazione dei bacini, e ha sviluppato un valore della produzione di 30 milioni di Euro.

Nel corso dell'anno ad Ancona e a Castellammare è iniziata la costruzione dei primi due dei cinque traghetti commissionati da Finnlines.

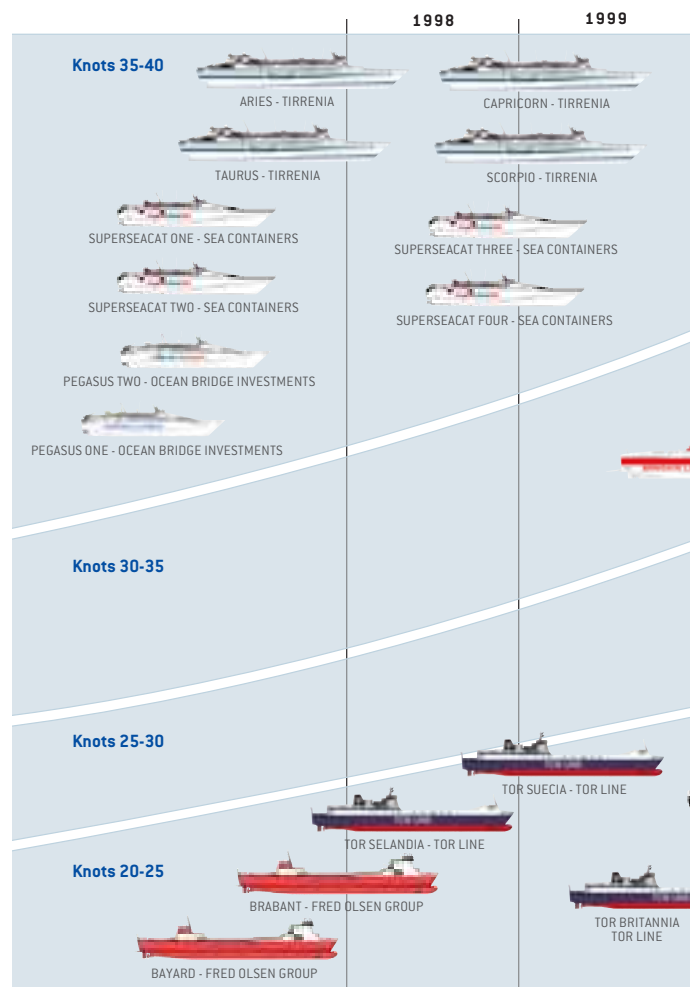
Con la realizzazione di "Sharden" si è compiuto un programma per Tirrenia che ha portato, nell'arco di cinque anni, alla consegna di cinque cruise ferry di ultima generazione, tutti costruiti a Castellammare. Fincantieri ha potuto così dare un significativo contributo al piano di ammodernamento e potenziamento della flotta di Tirrenia, cliente storico dell'azienda.

Con un nuovo ordine, acquisito nei primi mesi del 2005, per due ro-pax e due cruise ferry (e l'opzione per altre due unità) si è ulteriormente consolidato il rapporto con il Gruppo Grimaldi Napoli, un altro tradizionale interlocutore di Fincantieri.



Dall'alto in basso: art rendering del fast ferry in costruzione per Rederi A.B. Gotland e il cruise ferry "Sharden"

From top to bottom: the art rendering of the fast ferry under construction for Rederi A.B. Gotland and the cruise ferry "Sharden"



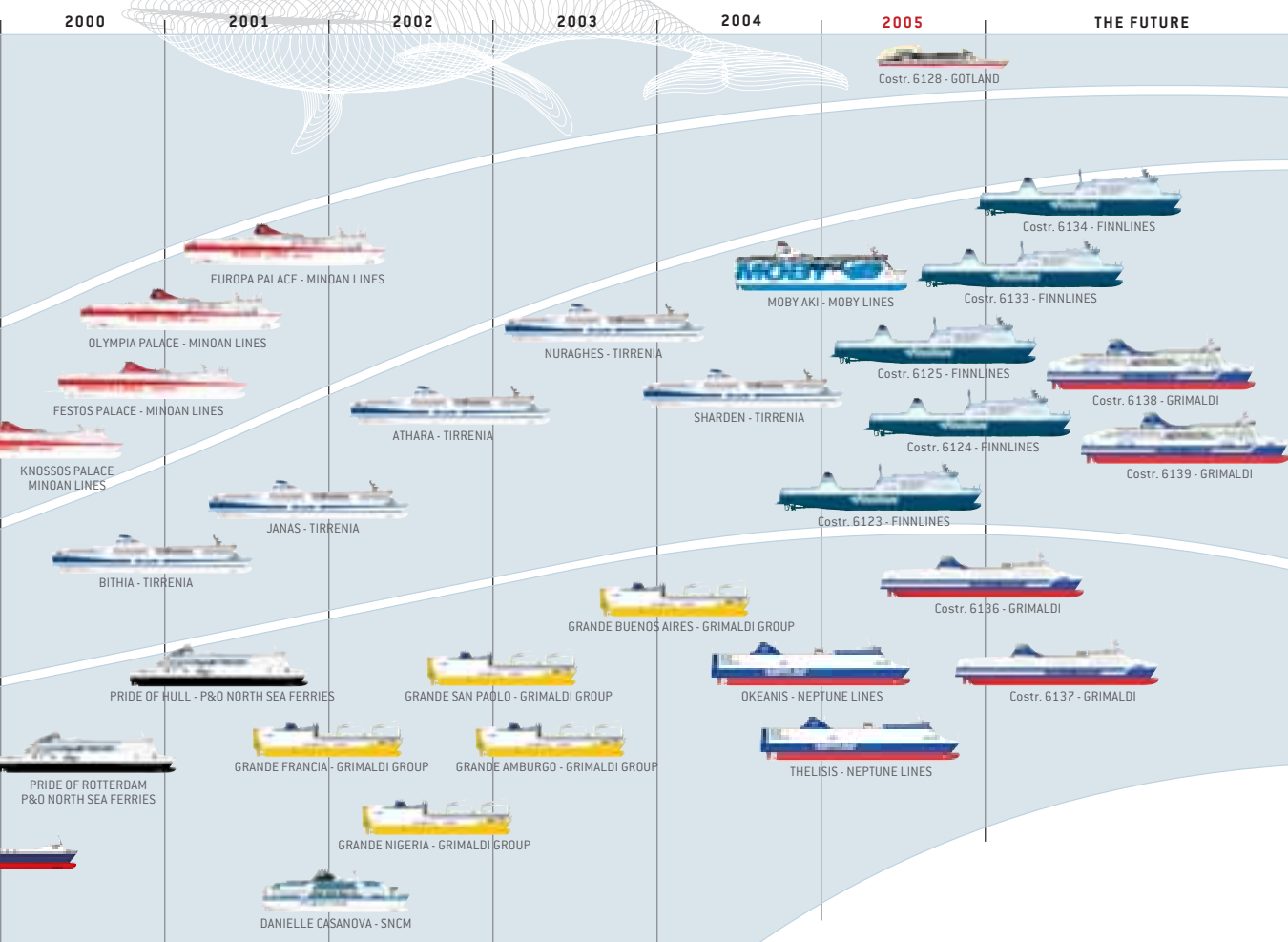
constant attention to the price/cost ratio which still provides however the most important competitive edge.

An established player, with experience drawn from a vast number of customers, which now includes owners from all over Europe, each with diverse requirements of ship configuration, Fincantieri provides a wide, complete product range (from cruise ferries, to ro-pax, and fast ferries) and holds a consolidated position in this segment of the market.

The production scope and capacity of Fincantieri confirms the advantages of the company's flexible, integrated operations which, thanks to opportunities for constant exchange among the various units, mean increasingly shorter construction time scales and a homogeneous level of quality of its vessels, which, whatever their type, are increasingly complex and rich in innovative features. In 2004, as never before, this competitive advantage resulted in a considerable intake of new orders thus ensuring that production capacity will be fully saturated.

The Unit's production programme for the year included, at Ancona, completion and delivery of the car carrier "Grande Buenos Aires", built as a co-ordinated project with Palermo shipyard, and the construction of the cruise ferry "Moby Aki", which was delivered to Moby in May 2005; at Castellammare di Stabia, the launch and presentation of the cruise ferry "Nuraghes", ordered by Tirrenia, and the launch of her sister ship, the "Sharden", presented in March 2005;

(Ferries)



La rilevante commessa è maturata nell'ambito di un più ampio accordo di collaborazione fra le due società, che prevede la possibilità di sviluppare nuovi progetti e l'utilizzo degli stabilimenti Fincantieri per la manutenzione e riparazione delle navi della flotta Grimaldi.



Il varo della car carrier "Neptune Okeanis" per Neptune Lines
Launching of the car carrier "Neptune Okeanis" for Neptune Lines

at Palermo the launch and delivery of the barge "Atlante", built for the yards in the Naval Vessel Business Unit, and the keel laying of the car carrier "Neptune Okeanis", launched in February 2005, which, together with her sister ship, the "Neptune Thelisis", will be delivered to the Greek ship owner Neptune Lines in 2005.

In 2004 the business activities of ship repairs and conversions, at Palermo shipyard, were highly sustained, with the docks fully booked and a production value of 30 million euros.

During the course of the year, construction started, at Ancona and Castellammare di Stabia, on the first two of the five ferries ordered by Finnlines. Completion of the "Sharden" accomplished the development of the programme for Tirrenia which comprised, over a five year period, the delivery of five last generation cruise ferries, all of which were built at Castellammare di Stabia. Fincantieri has thus been able to make an important contribution to the fleet renewal programme of Tirrenia, a long-standing customer.

A new order, gained in the first few months of 2005, for two ro-pax and two cruise ferries (and an option for a further two ships) further strengthened the relationship with Grimaldi Group Naples, another of Fincantieri's long-standing customers. This substantial order is part of a broader agreement of cooperation between the two groups, which foresees the possibility of developing new designs and the use of Fincantieri's shipyards for the maintenance and repair of ships in the Grimaldi fleet.





Art rendering di un Ro-Pax per Finnlines
Art rendering of a Finnlines Ro-Pax

Il varo della portaerei "Cavour"
The launching of the aircraft carrier "Cavour"





Il sommergibile "Scirè"
The submarine "Scirè"

Costruire per la sicurezza

Nel corso del 2004 la Direzione navi militari - 2.322 dipendenti suddivisi tra la sede e il centro di progettazione di Genova e gli stabilimenti di Muggiano (La Spezia) e Riva Trigoso (Genova) - ha continuato lo sviluppo del carico di lavoro acquisito in anni recenti relativo al programma di aggiornamento della flotta della Marina Militare Italiana. Il valore della produzione di questa area di business si è attestato su 451 Euro/milioni.

L'anno è stato particolarmente impegnativo per questo comparto sotto l'aspetto progettuale, produttivo e commerciale, con interessanti risultati conseguiti sul mercato internazionale.

Il 20 luglio, alla presenza del Capo dello Stato, è stata varata nello stabilimento di Riva Trigoso la sezione principale della portaerei "Cavour", destinata a diventare l'ammiraglia della flotta della Marina. Il troncone centro-poppiero, lungo 170 metri, è stato poi congiunto in settembre con la sezione prodiera, lunga 64 metri, costruita al Muggiano, con un'operazione senza precedenti sotto il profilo industriale, sia per la dimensione dei tronconi che per l'elevata precisione richiesta nelle operazioni.

Nel corso dell'anno è stata completata poi a Riva Trigoso e a Muggiano la costruzione dei tronconi centro-poppiero e prodiero della fregata "Andrea Doria", prima unità della classe "Orizzonte", che nasce da una collaborazione tra le Marine e le industrie italiane e francesi. I due tronconi sono stati congiunti a Riva Trigoso dove lo scafo è stato completato a dicembre con l'imbarco delle sovrastrutture. Nel 2004 sono poi proseguiti nei due stabilimenti la prefabbricazione e l'assemblaggio dei tronconi dell'unità gemella "Caio Duilio".

A novembre è stato varato al Muggiano lo "Scirè", il secondo sommergibile della classe U212A, risultato di un programma di collaborazione tra Italia e Germania, mentre è proseguita nel corso dell'anno la messa a punto, con il completamento delle prove in mare, del gemello "Salvatore Todaro", varato alla fine del 2003.

I due sommergibili si caratterizzano per l'elevata qualificazione tecnologica e l'eccellenza progettuale e costituiscono un elemento centrale nel processo di rinnovamento della flotta nazionale.

Committed to security

During 2004 the Naval vessel business unit - which employs a staff of 2,322 at its Headquarters and Design Centre in Genoa and its shipyards at Muggiano (La Spezia) and Riva Trigoso (Genoa) - continued to develop the backlog of orders received in recent years for the fleet renewal programme of the Italian Navy.

Production value for the business area was 451 million euro.

2004 was a very intense and challenging year for the Unit with developments in the fields of design, construction and marketing which led to positive results on the international market.

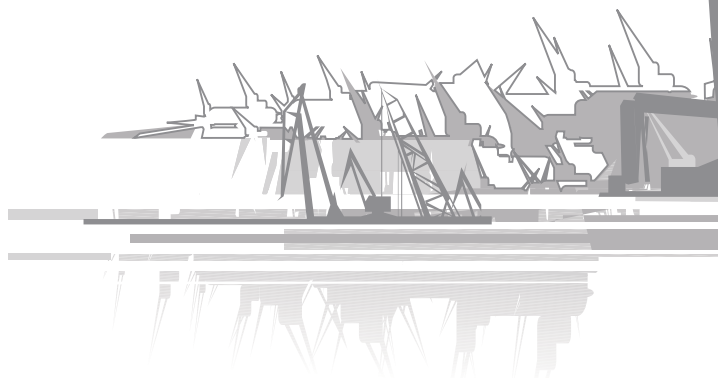
On 20th July, at Riva Trigoso shipyard, in the presence of the President of the Republic, there was the launch of the main section of the aircraft carrier, "Cavour", set to become the flagship of the Italian Navy. In September, the 170-metre-long middle-stern section was joined to the 64-metre-long bow section which was built at Muggiano. The operation is unprecedented from an industrial perspective given the size of the sections and the high degree of precision required.

During the course of the year, at Riva Trigoso and at Muggiano, construction was completed of the middle-stern and bow sections of the frigate "Andrea Doria", the first vessel in the "Orizzonte" class, which is the outcome of cooperation between the Navies and the Italian and French industries in december two sections were joined at Riva Trigoso where the ship's superstructure was added and the hull completed. Further activities at the two shipyards during the course of the year included the prefabrication and assembly of the sections of the sister ship, the "Caio Duilio". In November, at Muggiano, there was the launch of the "Scirè", the second submarine in the U212A class, the outcome of a programme of cooperation between Italy and Germany, whilst work continued on tuning up and completing the sea trials of the sister submarine, the "Salvatore Todaro", launched at the end of 2003.

Characteristic of both vessels is their high technological content and design excellence; furthermore, both play a key role in the process of renewal of the national fleet.

The company has continued to pursue its activities in the field of projects of international cooperation which can guarantee substantial economies of scale regarding design and procurement whilst at the same time making it possible to achieve highly effective, advanced solutions.

In building the "Cavour" great importance was attached to the use of dual technologies, by applying experience gained in the merchant field in the definition and construction of the accommodation.





I pattugliatori della classe "Diciotti" "Diciotti" class patrol vessels

L'azienda dunque prosegue anche sulla strada delle collaborazioni internazionali che possono garantire significative economie di scala nella progettazione e nelle forniture, consentendo al contempo di ottenere soluzioni particolarmente efficaci e avanzate.

Per la realizzazione del "Cavour" grande rilevanza ha assunto l'impiego delle tecnologie duali, attraverso l'applicazione di esperienze acquisite in campo mercantile nella definizione e realizzazione della parte alberghiera. L'allestimento della portaerei e delle fregate della classe "Orizzonte" prevede la fornitura di prodotti realizzati nell'ambito di Fincantieri, in particolare i gruppi elettrogeni dell'Isotta Fraschini Motori e dell'impianto di stabilizzazione, delle linee d'assi e delle eliche della Linea Prodotti Meccanici.

Un'attività che ha assunto un particolare rilievo è stata quella del refitting delle fregate "Lupo" e "Orsa", destinate alla Marina del Perù, che ha rappresentato una novità in quanto per la prima volta la Marina italiana ha ceduto propri mezzi a una Marina estera tramite Fincantieri, che in tal modo si propone al mercato navale militare del "second hand".

Durante il 2004, inoltre, è stato completato per la Marina il refitting del sommergibile "Giuliano Prini" della classe "Sauro".

Il 2004 ha visto il consolidamento della presenza di Fincantieri sui mercati esteri con le commesse acquisite per le Forze Armate di Malta e per la Marina Indiana. La prima riguarda la costruzione di un pattugliatore, oltre alla fornitura del relativo supporto logistico e all'addestramento degli equipaggi. Il progetto deriva da quello delle unità classe "Diciotti", già in dotazione alla nostra Guardia Costiera. L'unità è in costruzione presso lo stabilimento di Muggiano. La commessa per l'India prevede la partecipazione alla costruzione della nuova portaerei "Air Defence Ship" con lo sviluppo della progettazione e dell'integrazione dell'apparato motore, nonché dei sistemi ausiliari della propulsione e di alcuni impianti della nave. Prosegue inoltre la partecipazione al pro-

The outfitting of the aircraft carrier and the "Orizzonte" class frigates includes using equipment and units produced within Fincantieri Group, in particular generators supplied by Isotta Fraschini Motori and propellers, shafts and stabilizers from the Mechanical Product Line.

A further high profile activity was the refitting of the frigates, the "Lupo" and the "Orsa", for the Navy of Peru. This marked a new approach in that, for the first time, the Italian Navy ceded a vessel to a foreign Navy through Fincantieri, which thereby entered the "second-hand" naval market.

During 2004, moreover, refitting of the "Sauro" class submarine "Giuliano Prini" was completed for the Italian Navy.

During the course of the year Fincantieri's presence on foreign markets was further strengthened through the orders gained for the Armed Forces of Malta and for the Indian Navy.

The former regards the construction of a patrol vessel, in addition to the supply of related logistical support and training of crews.

The design has been derived from the "Diciotti" class, already used by the Italian Coast Guard. The vessel is under construction at Muggiano shipyard.

The order for India confirms Fincantieri's participation in the construction of the new aircraft carrier, the "Air Defence Ship"; the company has been tasked with developing the design and integration of the engine plant, as well as the auxiliary propulsion systems and other plant systems. Furthermore, the company has continued to participate in the U.S. Navy's Little Combat Ship (LCS) program within the framework of the consortium led by Lockheed Martin. One of the two Concept Designs selected for prototyping was developed by this consortium and incorporates solutions derived from the MDV class fast ferries built by Fincantieri. The project provides for the use of Isotta Fraschini generators and one stabilization and ride-control system of the Mechanical Products Line.

Despite a highly competitive context in 2004 the Naval vessel

gramma LCS della US Navy nell'ambito del consorzio guidato da Lockheed Martin. Uno dei due concept design selezionati per lo sviluppo del prototipo fa capo proprio a tale consorzio e incorpora soluzioni derivate dai traghetti veloci della classe MDV realizzati da Fincantieri. Il progetto prevede l'utilizzo di generatori Isotta Fraschini e di un impianto di stabilizzazione e controllo dell'assetto della Linea Prodotti Meccanici.

Questa Direzione ha inoltre acquisito nell'anno, in un contesto competitivo particolarmente acceso, un contratto per la costruzione di un traghetto ad elevate prestazioni per la società svedese Rederi A.B. Gotland, impostato nel febbraio 2005 al Muggiano. È un'unità dalle caratteristiche particolarmente avanzate, che viene realizzata facendo ricorso a tecnologie duali, in parte di derivazione militare.

La Linea Prodotti Meccanici, che opera all'interno di questa Direzione nei settori navale - mercantile e militare - e terrestre, orienta la propria produzione secondo il consueto duplice indirizzo, per l'azienda e per terzi, con particolare interesse per l'assistenza post-vendita. Durante il 2004 la Linea ha sviluppato un valore della produzione di circa 44 milioni di Euro, ha consegnato due turbine a vapore, tredici impianti di stabilizzazione, sette eliche di propulsione, diciannove eliche di manovra e un riduttore di propulsione e ha acquisito ordini per otto turbine a vapore, diciotto impianti stabilizzatori e sette eliche di propulsione e diciotto eliche di manovra.

Alla fine di ottobre i Ministri della difesa di Italia e Francia hanno firmato il Memorandum of Understanding per il programma congiunto FREMM, formalizzando l'impegno dei due Paesi a realizzare ventisette fregate di nuova generazione, di cui dieci per la nostra Marina. Da parte italiana lo start-up del programma è stato finanziato a maggio 2005.

business unit also gained a contract for the construction of a high performance ferry for the Swedish owner, Rederi A.B. Gotland, the keel of which was laid in February 2005 at Muggiano. This is a highly advanced vessel whose construction draws on dual technologies, several of which have been derived from the naval field. The ship has been designed and is being built with due respect for the stringent requirements laid down by the Swedish maritime authorities in relation to environmental impact, regarding the reduction of the level of pollutants emitted and noise abatement.

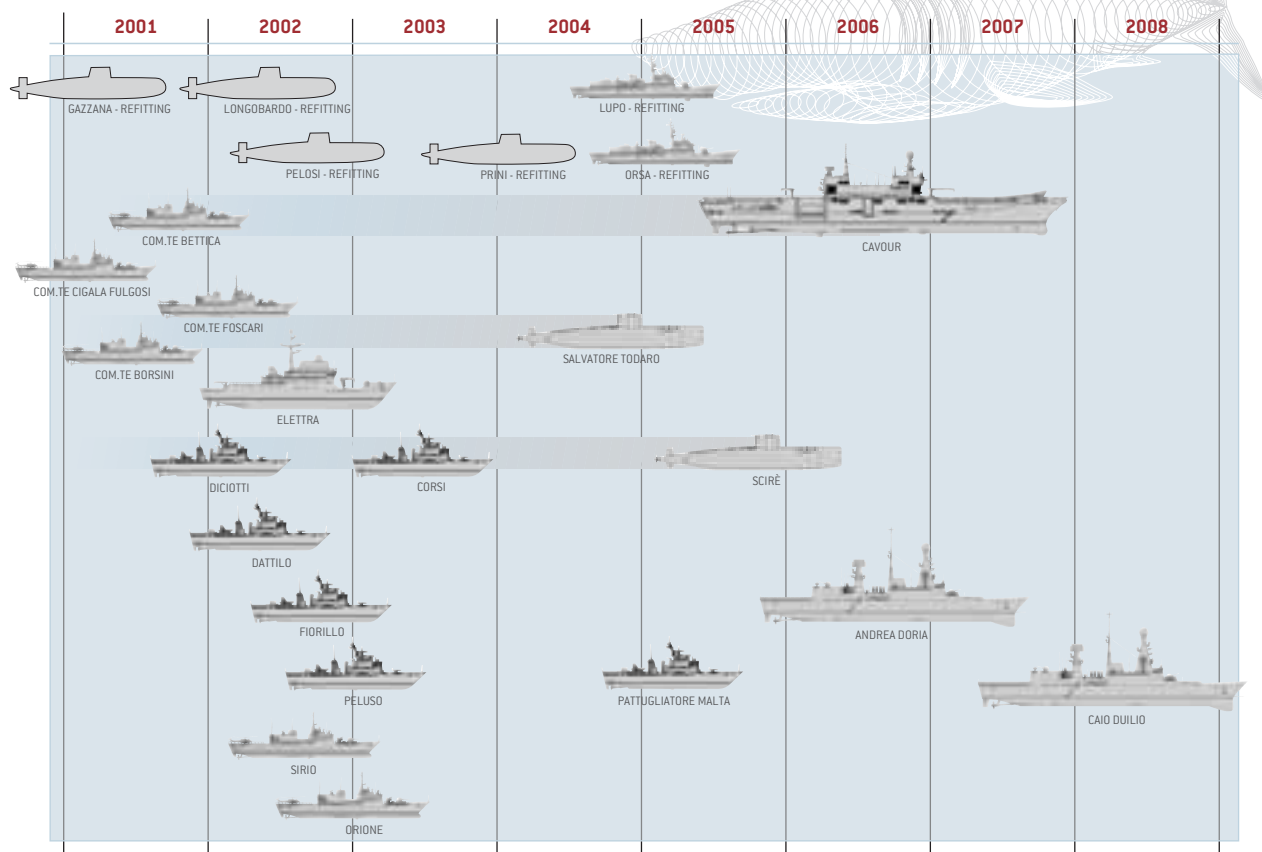
The Mechanical Products Line, which works within this unit in both the naval, and merchant sectors as well as land applications, has continued to proceed in its dual production mode, for in-house use and for third parties with particular emphasis on post-sales assistance.

During 2004 the Line attained a production value of about 44 million euro and delivered two steam turbines, thirteen stabilization plants, seven propellers, nineteen thrusters and a reduction gear and gained orders for eight steam turbines, eighteen stabilizer plants and seven propellers and eighteen thrusters.

With regards to events concerning the FREMM programme in 2004, the "Memorandum of Understanding" between Italy and France was undersigned thus officially framing the two nations' commitment to building twenty seven new generation frigates in conjunction with each other. Ten vessels will be built in Italy for the Italian Navy. The start-up of the program on the Italian side has been financed in May 2005.

(navi) militari

NAVAL VESSELS





Movimentazione del troncone prodiero della portaerei "Cavour"
Bow section transfer of the aircraft carrier "Cavour"





Sintesi di Bilancio 2004*

*Summary of the Balance Sheet 2004**

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2004 mette in evidenza risultati particolarmente positivi:

- utile netto di Euro/milioni 99,5 contro i 90,7 del 2003;
- utile ante imposte di Euro/milioni 149,1 a fronte di 82,8 dell'anno precedente;
- valore della produzione pari a Euro/milioni 2.124,8 contro 2.296,7 del precedente esercizio;
- posizione finanziaria netta positiva pari a Euro/milioni 295,3, migliore di Euro/milioni 168,8 rispetto alla fine del 2003;
- ordini acquisiti per complessivi Euro/milioni 3.069 contro i 572 dell'anno precedente;
- carico di lavoro per circa Euro/milioni 5.100 (il valore complessivo delle commesse in portafoglio è pari a circa 7.600 Euro/milioni), quasi mille in più della consistenza ad inizio d'anno;
- investimenti in impianti per Euro/milioni 48, valore analogo a quanto impegnato nel 2003.

Anche il 2004 conferma quindi l'efficacia della strategia finalizzata a consolidare il posizionamento della Vostra Società nei core business e a migliorare la redditività.

I risultati finora ottenuti hanno permesso e permetteranno di investire adeguatamente nello sviluppo dei prodotti e nel miglioramento dei processi, per affrontare efficacemente le sfide di un mercato e di un'economia internazionali sempre più globalizzati.

La Società ha così consolidato la propria leadership mondiale nella costruzione di navi da crociera e di grandi ferries ed ha portato avanti con successo le costruzioni militari, particolarmente impegnative per il contenuto tecnologico, tanto di prodotto quanto di processo, di unità quali portaerei, sommergibili, fregate di ultima generazione.

Tutto ciò assicura alla Fincantieri e al Paese una posizione di assoluto prestigio nel panorama internazionale dell'industria cantieristica.

Le attività di Ricerca ed Innovazione – nelle quali sono stati investiti più di 52 Euro/milioni, oltre alle risorse che certamente sono state impegnate dall'indotto – costituiscono oggi una leva competitiva di primaria importanza, soprattutto per un'Azienda come la Vostra posizionata in segmenti di mercato ad elevato contenuto tecnologico e qualitativo.

In futuro sarà ancora più necessario presidiare i business nei quali l'Azienda è un operatore di riferimento a livello mondiale, per consolidare le posizioni acquisite ed essere pronti a cogliere tutte le opportunità di sviluppo che nuovi mercati dovessero offrire.

To the shareholders

The financial statements for the year ending 31 December 2004 highlights significantly positive results:

- A net income of euro 99.5 million compared to 90.7 in 2003;
- A profit before tax of euro 149.1 million compared to 82.8 in 2003;
- A value of production of euro 2,124.8 million compared to 2,296.7 in 2003;
- A positive net financial position of euro 295.3 million, up by 168.8 compared to the previous year;
- New orders acquired for euro 3,069 million compared to 572 in 2003;
- A workload of approximately euro 5,100 million (total value of the order book is approximately euro 7,600 million), almost one thousand euros more than the beginning of the year;
- Investments in plant amounting to euro 48 million, in line with the 2003 figure.

Also 2004 results confirm the effectiveness of the Company's current strategy, which aims mainly to consolidate the positioning of your company in its core business and to improve overall profitability.

The results reached to date have allowed, and will continue to allow, the Company to have an appropriate level of investments in product development and in process improvement, in order to be able to face effectively the challenges of an increasingly global international market and economy.

The Company has thus consolidated its world leadership in the construction of cruise ships and large ferries and has successfully built military vessels such as aircraft carriers, submarines and last generation frigates all with a high technological content both from a product and a process point of view.

All this ensures Fincantieri and Italy a leading position in the international shipbuilding industry.

Research and Development activities – with over euro 52 million of investment, not considering further investments made by sub-contractors or providers – represent nowadays a very important lever for competition, especially for a company like yours which is positioned in highly technological and quality driven market segments.

In the future, it will be increasingly necessary to be strongly

(*) Sintesi ricavata dal Bilancio della Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A. e del Bilancio Consolidato del Gruppo Fincantieri redatti a norma di legge e regolarmente depositati.

(*) Summary of the Financial Statement of Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A. and the Consolidated Financial Statement of the Fincantieri Group drafted in accordance with legal requirements and duly deposited.

Oggi Fincantieri intende valorizzare al meglio le proprie competenze dove già eccelle e si propone di acquisire ulteriori spazi nei mercati contigui di riparazione e ammodernamento delle navi da crociera, della costruzione di mega-yachts e dei marine systems. Questi nuovi spazi operativi, individuati attraverso un'accurata selezione delle opportunità emergenti, verranno sviluppati, ove conveniente, anche tramite alleanze strategiche. Il 2004 registra un altro record di mercato per la cantieristica con una domanda di navi mercantili attestata su 43,9 milioni di Tslc contro i 39,8 del 2003 (+10,3%).

Più in particolare l'industria crocieristica, con oltre 13 milioni di passeggeri trasportati, ha segnato un incremento superiore al 10% rispetto all'anno precedente. Gli analisti del settore confermano le previsioni di crescita per i prossimi anni di entità analoga a quella del recente passato. L'area europea, in particolare quella del Mediterraneo è quella più promettente, seguita dal Far East. I principali armatori hanno registrato durante l'anno incrementi delle prenotazioni, soddisfacenti risultati economico-finanziari ed una forte progressione dei titoli azionari; tutto ciò li incoraggia a proseguire i programmi di investimento per essere in grado di cogliere tempestivamente l'ulteriore crescita della domanda.

I ferries di grandi dimensioni (lunghezza maggiore di 150 metri) hanno registrato nel 2004 una notevole vivacità: sono stati infatti perfezionati ben 18 ordini contro gli 8 dell'anno precedente, in prevalenza provenienti da armatori europei, in conseguenza dell'elevata età di buona parte della flotta ed in relazione a più stringenti vincoli normativi.

In campo militare, infine, la necessità di rinnovare flotte rese obsolete dalla continua evoluzione delle tecnologie e non più adatte a fronteggiare i compiti operativi cui sono destinate, rimane l'elemento fondamentale della domanda, in un mercato navale militare tuttora condizionato dai noti vincoli di bilancio.

In questo contesto la Società ha registrato importanti risultati commerciali. Nel comparto delle navi da crociera nel 2004 sono state acquisite sei nuove unità: due navi classe "Caribbean Princess" per i brand Princess Cruises e P&O Cruises, due navi per il brand Costa Crociere ed altre due navi rispettivamente per la Carnival Cruise Lines e per la Cunard Line.

Questi risultati sono stati possibili grazie alla stretta collaborazione con il gruppo Carnival, che prevede anche lo sviluppo di navi di nuova generazione, nella quale rientra il progetto "Pinnacle", un prototipo da circa 200.000 tonnellate, destinato a diventare la nave passeggeri più grande al mondo ed un nuovo riferimento per tutta l'industria cantieristica. L'integrazione dei singoli stabilimenti in un sistema unico flessibile ed efficiente, l'esperienza maturata nella progettazione e costruzione di ben 33 navi da crociera nell'arco di quindici anni ed un portafoglio ordini a fine 2004 di 10 navi, corrispondente ad una quota di mercato del 54%, fanno di Fincantieri un leader indiscusso in questo settore.

Flessibilità ed esperienza progettuale, capacità di proporre soluzioni su misura per gli armatori, sono gli elementi essenziali su cui si fonda il vantaggio competitivo di Fincantieri nel comparto delle navi da trasporto, accanto alla continua attenzione al rapporto prezzi/costi che rimane comunque la fondamentale leva competitiva.

L'ordine da parte dell'armatore finlandese Finnlines per cinque unità ro-pax, in un contesto competitivo molto acceso, rafforza la vocazione internazionale della Vostra Società e ne allarga il portafoglio clienti, che annovera ormai armatori di tutta Europa, rappresentanti di svariate esigenze di configurazione nave.

present in the businesses in which the Company is a leading worldwide player, in order to further consolidate current positions and in order to be ready to take up all further development opportunities that new markets might offer.

Nowadays, Fincantieri intends to enhance as much as possible its expertise in the businesses where it already excels and aims to gain further market shares in other contiguous markets such as repairs and refitting of cruise ships, construction of mega-yachts and provisioning of integrated marine systems. These new businesses, which resulted from an accurate selection among all the possible opportunities, will be developed, where appropriate, also by entering into some strategic alliances.

The year 2004 represented a further market record for the shipbuilding industry as a whole with demand for merchant vessels that reached 43.9 million Cgt compared to 39.8 million in 2003 (+10.3%).

The cruise industry, with more than 13 million passengers in 2004, reached an increase of over 10% compared to the previous year. Sector analysts forecast growth levels for the forthcoming years similar to the recent past. Europe, mainly the Mediterranean, is the most promising area, followed by the Far East. During the course of the year, the major cruise lines recorded an increase in bookings, good economic and financial results and a strong growth in share prices; all of which have pushed them to pursue their investment program in order to be ready to exploit further growth in demand.

The large ferries business (over 150 metres long) was highly dynamic in 2004: 18 orders were closed compared to 8 in the previous year. These orders came mainly from European ship owners, due to the higher age of a substantial part of the fleet and to stricter regulatory requirements.

Finally, the military business is a market still conditioned by the usual budget constraints, where demand continues to be driven by the need for fleet renovations mainly due to technological improvements that have made current vessels out of date and therefore no longer suitable for operating tasks.

In this context the Company has registered significant commercial results.

During 2004, the cruise ship business closed six new orders: two "Caribbean Princess" class ships for the brands Princess Cruises and P&O Cruises, two ships for the brand Costa Crociere and a further two for Carnival Cruise Lines and Cunard Line.

These results were possible thanks to close cooperation with the Carnival Group, which also foresees the development of a new generation of ships, which also includes the so called "Pinnacle" project - a prototype of approximately 200,000 tonnes - that is set to be the world's largest passenger ship and set a new benchmark for the shipbuilding industry as a whole. The integration of individual shipyards into one single flexible and efficient system, the company's experience gained by designing and constructing 33 cruise ships over the course of fifteen years and an order book of 10 ships at the end of 2004, corresponding to a 54 percent market share, make Fincantieri an undisputed leader in this business.

Anche l'acquisizione del ferry veloce per conto della compagnia armatoriale svedese Rederi A.B. Gotland, per la cui progettazione e costruzione verranno adottate tecnologie duali in parte di derivazione militare, conferma la bontà del modello competitivo adottato dall'Azienda, che integra, ottimizzandole, le competenze mercantili con quelle militari.

Con la finalità di ampliare la gamma dei prodotti offerti e di cogliere tutte le opportunità del mercato, Fincantieri ha deciso di competere nel comparto dei mega-yachts, mercato in forte crescita, che presenta un alto valore unitario dei prodotti, buone prospettive di margine e una tendenza verso il gigantismo delle unità (oltre 70 metri) che favorisce aziende grandi e strutturate come la Vostra.

Con tale obiettivo è stato infatti sottoscritto ad ottobre 2004 un accordo di partnership con il gruppo Azimut-Benetti, leader mondiale nel mercato degli yachts di dimensioni inferiori ai 70 metri.

Con l'obiettivo di ricercare spazi operativi addizionali, Fincantieri ha avviato iniziative per integrare la propria offerta agli armatori con servizi di assistenza post vendita, estendendoli in particolare alle riparazioni ed agli ammodernamenti di navi passeggeri.

Vista la tendenza degli armatori a minimizzare i tempi di fermo nave effettuando gli interventi in prossimità dei porti di partenza, Fincantieri intende presidiare le tre principali aree geografiche di operatività della flotta mondiale di navi da crociera: l'area del Mediterraneo – con il proprio stabilimento di Palermo già operante in questi segmenti di mercato, che nell'anno ha fatturato oltre 30 milioni di Euro – l'area dei Caraibi e l'area del Nord Europa.

Il 2004 è stato un anno particolarmente impegnativo per il comparto militare sotto l'aspetto commerciale, progettuale e produttivo.

Tra gli eventi spiccano in particolare il varo della portaerei "Cavour" e del secondo sommergibile classe U212A "Scirè", commissionati dalla Marina Militare Italiana. Si tratta di due unità di elevata qualificazione tecnologica e di eccellenza progettuale, che costituiscono un elemento centrale nel processo di rinnovamento della flotta nazionale e rappresentano un ulteriore consolidamento del rapporto di stretta collaborazione con la nostra Marina.

Altrettanto rilievo va attribuito al refitting delle fregate "Lupo" ed "Orsa", destinate alla Marina del Perù, che rappresenta una novità in quanto per la prima volta la Marina Militare Italiana cede propri mezzi navali ad una Marina estera tramite Fincantieri, che in tal modo si propone al mercato navale militare del "second hand".

Va inoltre ricordato il "Memorandum of Understanding" tra Italia e Francia per il programma congiunto FREMM, che formalizza l'impegno dei due paesi a realizzare 27 fregate di nuova generazione e che auspicabilmente vedrà nel corso del 2005 la firma del contratto. La prima tranche del programma dovrebbe riguardare 14 unità, 6 per la nostra Marina e 8 per quella francese.

Il 2004 consolida la presenza di Fincantieri sui mercati esteri con le commesse acquisite per le Forze Armate di Malta (costruzione di un pattugliatore) e per la Marina Indiana (partecipazione alla costruzione della nuova portaerei "Air Defence Ship").

Prosegue inoltre la partecipazione al programma LCS della US Navy nell'ambito del consorzio guidato da Lockheed Martin; il progetto prevede l'utilizzo di generatori Isotta Fraschini e di un impianto di stabilizzazione e controllo dell'assetto della Linea Prodotti Meccanici, il cui fatturato nel 2004 è ammontato a circa 44 milioni di Euro.

Key elements of the competitive advantage of Fincantieri in the merchant vessel business are the flexibility and experience in design, as well as the ability to offer tailor-made solutions, alongside the constant focus on the price/cost ratio which remains however the main competitive lever.

The order from Finnlines – a Finnish ship owner – for five ro-pax vessels which was closed in a highly competitive context further reinforces the international scope of your Company and expands its customer portfolio, which now includes ship owners from all over Europe, representing a wide range of ship configurations requirements.

Also the acquisition of an order for a fast ferry for Rederi A.B. Gotland - a Swedish ship owner - whose design and construction will rely on dual technologies partly derived from the military field, confirms the competitiveness of Fincantieri's model which integrates and optimises merchant and military know-how.

In order to expand its product range and to seize all market opportunities, Fincantieri has decided to compete in the mega-yacht business, a strong growth market with high value per unit, good margin expectations and a trend towards giant vessels (over 70 metres long) which favours large and structured companies like yours.

To meet this objective, the Company signed in October 2004 a partnership agreement with Azimut-Benetti Group, the world's market leader for yachts under 70 metres long.

In order to exploit additional operational opportunities, Fincantieri has set up some initiatives in order to further integrate its current offer to ship owners with after sale assistance services. These services will mainly cover repairs and refitting for passengers ships.

Ship owners tend to reduce as much as possible the time that their ships are out of service by having all the works done close to the harbour of departure. Therefore, it is Fincantieri's intention to be present in the three major geographical areas of operation of the cruise world's fleet: the Mediterranean area – through its own yard in Palermo, which is already working in this sector with a 2004 turnover of over euro 30 million – the Caribbean area and the North European area.

Year 2004 was a particularly demanding year for the military business both from a commercial, design and production perspective.

Two major events should be outlined, the launch of the aircraft carrier "Cavour", and of the second submarine of the U212A class "Scirè" both ordered by the Italian Navy. Both units are of high technological and design standards, and represent a core element of the renovation process of the Italian fleet and represent a further strengthening of close cooperation with the Italian Navy.

Equally important was the refitting of the frigates "Lupo" and "Orsa", for the Navy of Peru. For the first time, the Italian Navy sold military vessels to a foreign Navy through Fincantieri, which thereby entered the "second hand" military market.

We should also mention the "Memorandum of Understanding"

Va infine ricordato che nel corso dell'anno è diventato operativo il contratto con la Marina Militare Italiana per lo sviluppo di un progetto per un sommergibile di media taglia. Tale iniziativa si inquadra nell'ambito di un programma di cooperazione tra Italia e Russia e coinvolge anche la società Rubin, il più importante centro russo di ingegneria nel campo delle unità subacquee.

Per quanto riguarda i provvedimenti di natura normativa che interessano la cantieristica, la situazione può essere così riassunta :

- la "Quick Start List", iniziativa europea che identifica i progetti prioritari per lo sviluppo delle reti di trasporto e per i quali verranno stanziati dalla UE circa 1,8 Euro/miliardi, include le cosiddette Autostrade del Mare per le quali, nei primi giorni del 2005, la UE ha regolamentato la distribuzione degli incentivi agli autotrasportatori che le utilizzeranno. Tali misure dovrebbero favorire lo sviluppo del cabotaggio;
- la UE ha deciso di estendere il Meccanismo Temporaneo di Difesa – TDM (contributo del 6% per navi chimichiere, portacontainers, product e metaniere) sino a marzo 2005;
- in Italia non è ancora operativa la più recente "Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale", emanata dalla Commissione UE nel dicembre 2003, in particolare per ciò che concerne gli aiuti all'innovazione e allo sviluppo e non sono stati finanziati i programmi di ricerca in corso di esecuzione da parte del Cetena e dell'INSEAN.

between Italy and France for the FREMM program, which should state the full commitment of the two countries to building 27 new generation frigates. The final contract should be signed in the course of 2005 and the first tranche of the program is expected to include 14 vessels, 6 for the Italian Navy and 8 for the French Navy.

During 2004, Fincantieri's presence on foreign markets was further strengthened by the orders acquired from the Military Forces of Malta (construction of a patrol vessel) and from the Indian Navy (the involvement in the construction of the new aircraft carrier, the "Air Defense Ship").

In addition, the Company continues to participate in the US Navy's LCS program as a member of the consortium headed by Lockheed Martin; the project foresees the use of Isotta Fraschini generators and of one stabilization and ride-control system of the Mechanical Products Line that reached a turnover of about euro 44 million in 2004.

Finally, in the course of the year the contract with the Italian Navy for the development of a project for a medium size submarine came into force. The initiative is included within a cooperation program between Italy and Russia that involves also Rubin, the most important Russian centre for engineering in the field of underwater vessels.

Concerning legal and regulatory measures that involve the shipbuilding industry, the situation may be briefly outlined as follows:

- *The "Quick Start List", a European initiative which identifies the priority projects for transportation networks development and for which the EU will provide approximately euro 1.8 billion. This list includes what is known as the "Highways of the sea", for which at the beginning of 2005 the EU regulated the distribution of incentives to road haulage contractors that use them. These measures should foster the development of short sea shipping;*
- *The EU has decided to extend the TDM - Temporary Defense Mechanism (contribution of 6% for chemical tankers, container vessels, product and gas tankers) until March 2005;*
- *In Italy, the latest "Regulation of State Aid to Shipbuilding" issued by the EU Commission in December 2003, has not yet come into force, particularly with regard to innovation and development and no funding has been allocated to research programs being carried out by Cetena and INSEAN.*

Andamento economico, patrimoniale e finanziario*

Economic and financial trend*

Conto economico

(Euro/milioni)	2003	2004
VALORE DELLA PRODUZIONE	2.342,0	2.176,5
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	168,1	171,2
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	121,8	135,7
RISULTATO ANTE IMPOSTE	86,0	152,0
RISULTATO ECONOMICO	93,1	101,1
CAPITALE INVESTITO NETTO	481,6	421,6
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	-113,9	-278,3

(Million/Euro)	2003	2004
VALUE OF PRODUCTION	2,342.0	2,176.5
GROSS OPERATING MARGIN (EBITDA)	168.1	171.2
OPERATING PROFIT (EBIT)	121.8	135.7
PROFIT BEFORE TAX	86.0	152.0
NET INCOME	93.1	101.1
NET CAPITAL INVESTED	481.6	421.6
NET FINANCIAL POSITION	-113.9	-278.3

Il Gruppo, nel 2004, presenta il miglior risultato mai conseguito, realizzato nonostante un panorama macro-economico non completamente favorevole, per l'incremento dei prodotti di base e per le più svantaggiose condizioni competitive venutesi a creare a seguito del deprezzamento del dollaro. Di tale situazione hanno sofferto alcuni ordinativi e, pertanto, gli eventuali riflessi economici negativi sugli esercizi in cui verranno sviluppate le lavorazioni sono stati accantonati nel 2004: in particolare, secondo le norme che disciplinano il bilancio la parità Euro/dollaro è stata determinata in 1,3621, rilevata alla data di chiusura dell'esercizio.

Nel corso dell'anno è stata poi positivamente definita con l'Unione Europea la richiesta di differimento dei termini di consegna di alcune navi da crociera, così come concordato con gli armatori a seguito dei fatti dell'11 settembre 2001, determinando così l'estensione del regime di contributi anche a queste commesse. Dei relativi importi si è tenuto conto, per la quota maturata per competenza, in questo bilancio.

L'intensa attività di pianificazione e controllo – che si avvale di un sistema informativo integrato, divenuto ormai nelle Aziende del Gruppo patrimonio di tutte le funzioni che necessitano di immediata visibilità del ciclo industriale – ha inoltre permesso la piena attuazione di piani di miglioramento tradottisi, in sostanza, in risparmi di costo ed in iniziative di contrasto dei rischi potenziali.

Le poste del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale delle società controllate sono state affinate nella loro composizione in omogeneità con la composizione della Capogruppo. Di conseguenza le poste del 2003 sono state, ove necessario, riclassificate per garantire l'omogeneo confronto con il 2004.

In 2004 the Group reports the best result ever achieved, despite a macro-economic scenario which was not fully positive due to a cost increase in raw material and non favourable competitive conditions related to the dollar depreciation. Some orders have suffered of this situation, and, therefore, the company has made adequate provision in 2004 against the risk of possible negative impact that might arise in the coming years when the orders will be executed. In this respect, according to accounting principles, the euro/dollar exchange rate was set at 1.3621, as recorded at year end.

During the course of the year, the Company closed positively the request towards the EU to defer the delivery dates of some cruise ships, as agreed with the ship owners following the events of September, 11th 2001, therefore extending the contributions also to these orders. The balance sheet reports pro-quota this sums, according to the quota matured in this accounting period.

The intense planning and control activity – which relies on an integrated IT system, now available to all Group functions which need immediate visibility on the industrial cycle – has also allowed the full implementation of improvement programs which have led to cost savings and to initiatives to prevent potential risks.

The items of the Profit and Loss account and of the Balance Sheet of the subsidiaries have been adjusted to the composition of the parent company. As a result, the items of 2003 have been, where necessary, restated in order to ensure they are comparable with 2004.

* L'Andamento economico, patrimoniale e finanziario riflette i dati del bilancio consolidato di Gruppo costituito, oltreché dalla Capogruppo FINCANTIERI SpA, dalle Società controllate Isotta Fraschini Motori SpA, Orizzonte Sistemi Navali SpA, CETENA SpA, Bacini di Palermo SpA e Gestione Bacini La Spezia SpA, alle quali nel 2004 si sono aggiunte la Fincantieri Holding BV (NL) e la sua controllata FDGM Inc. (USA).

* The Economic and financial trend is drawn from information included in the Group's Consolidated Financial Statement, which is formed, in addition to the parent company Fincantieri, by Isotta Fraschini Motori SpA, Orizzonte Sistemi Navali SpA, CETENA SpA, Bacini di Palermo SpA and Gestione Bacini La Spezia SpA and also by Fincantieri Holding B.V. (NL) and its subsidiary FDGM Inc. (USA). Fincantieri Holding and FDGM were added in 2004.

Conto Economico

Profit and Loss Account (consolidated)

(Euro/milioni) • (Million/Euro)	2003	2004
Ricavi • Revenues	2.336,0	2.170,4
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		
<i>Increase in capital equipment by internal production</i>	6,0	6,1
VALORE DELLA PRODUZIONE • VALUE OF PRODUCTION	2.342,0	2.176,5
Consumi di materie e servizi esterni		
<i>Materials and external services</i>	- 1.803,2	- 1.609,7
VALORE AGGIUNTO • ADDED VALUE	538,8	566,8
Costo del lavoro • Labour costs	- 370,7	- 395,6
MARGINE OPERATIVO LORDO • GROSS OPERATING MARGIN	168,1	171,2
Ammortamenti • Depreciation	- 48,7	- 53,2
Altri stanziamenti rettificativi		
<i>Allocations to other adjustment funds</i>	- 0,4	- 3,2
Stanziamenti a fondi rischi e oneri		
<i>Allocations to risks and charges fund</i>	- 25,0	- 15,5
Saldo proventi e oneri diversi • Other revenues/charges	27,8	36,5
RISULTATO OPERATIVO • OPERATING PROFIT	121,8	135,7
Proventi e oneri finanziari • Financial revenues/charges	- 9,2	7,1
Rettifiche di valore di attività finanziarie		
<i>Adjustment of financial activities</i>	5,0	6,6
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE		
RESULTS BEFORE EXTRAORDINARY ITEMS AND TAX	117,6	149,4
Proventi e oneri straordinari • Extraordinary revenues/charges	- 31,6	2,6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE • PROFIT BEFORE TAX	86,0	152,0
Imposte sul reddito dell'esercizio • Taxes	7,1	- 50,9
RISULTATO ECONOMICO • NET INCOME	93,1	101,1

• VALORE DELLA PRODUZIONE: presenta, rispetto al 2003, una flessione del 7,1% pari ad Euro/milioni 165,5. Tale effetto è riconducibile alla Capogruppo (vedi relazione sulla gestione Fincantieri S.p.A.) per l'analoga flessione dell'attività produttiva quale effetto della fasatura con i nuovi programmi delle consegne. Come anticipato, la posta tiene conto sia degli aspetti connessi con il cambio Euro/dollaro, sia dei benefici derivanti dalla positiva conclusione della procedura in sede UE, attinenti i contributi di alcune navi da crociera. Per quanto riguarda le società che rientrano nel perimetro di consolidamento si evidenzia la riduzione del Valore della produzione di Isotta Fraschini (Euro/milioni 6,0) mentre per FDGM, che entra da quest'anno nel perimetro di consolidamento, si registra un apporto Euro/milioni 17,5.

• Consumi di materiali e servizi esterni: si attestano a 1.609,7 Euro/milioni evidenziando una riduzione, rispetto all'anno precedente, di 193,5 Euro/milioni (-10,7%) più che proporzionale rispetto alla riduzione del Valore della produzione, riducendo la sua incidenza sulla stessa al 74% rispetto al 77%.

• VALUE OF PRODUCTION: compared to 2003 is down by 7.1% to euro 165.5 million. This is due to the parent company (see management report of Fincantieri SpA) as a result of the same drop in production activities due to the phasing with the new delivery schedules. As previously mentioned, the item takes into account both the euro/dollar exchange rate and the benefits coming from the positive settlement of the EU procedure concerning contributions for a number of cruise ships. With regard to the companies included in the consolidation we would like to point out that there has been a reduction in the Production Value of Isotta Fraschini (euro 6.0 million) while FDGM, which has been consolidated this year, recorded a positive contribution for euro 17.5 million.

• Materials and external services: reached euro 1,609.7 million, euro 193.5 million less than the previous year (- 10.7%). This reduction was more than proportional to the decrease in the value of production therefore reducing its weight to 74% from 77%.

- **VALORE AGGIUNTO:** pari a 566,8 Euro/milioni presenta, come risultante di quanto sopra esposto, una variazione positiva di 28,0 Euro/milioni (+ 5,2%) rispetto all'esercizio precedente.
- **Costo del lavoro:** pari a 395,6 Euro/milioni, evidenzia un incremento percentuale del 6,7% rispetto all'anno precedente, avendo scontato gli effetti dei rinnovi contrattuali, della trasformazione di contratti di formazione in contratti a tempo determinato, nonché dell'ingresso della FDGM (Euro/milioni 3).
- **MARGINE OPERATIVO LORDO:** cresce di 3,1 Euro/milioni (+1,8%) rispetto all'esercizio precedente, raggiungendo 171,2 Euro/milioni ed assestandosi al 7,9% del Valore della produzione.
- **Ammortamenti:** pari a 53,2 Euro/milioni, segnano un incremento di 4,5 Euro/milioni in linea con la prosecuzione dell'impegnativo programma di investimenti, finalizzato a dotare il Gruppo di impianti e strumenti in grado di sostenere gli impegni della gestione operativa.
- **Altri stanziamenti rettificativi:** per Euro milioni 3,2 dipesi dallo stanziamento della Capogruppo al Fondo svalutazione crediti.
- **Stanziamenti ai fondi rettificativi e a fondi rischi ed oneri:** cumulativamente danno luogo ad appostamenti per 15,5 Euro/milioni che si riducono rispetto all'anno precedente, assecondando la dinamica del Fondo garanzia.
- **Saldo proventi ed oneri diversi:** si attesta sui 36,5 Euro/milioni con un incremento di Euro/milioni 8,7 in valore assoluto rispetto al precedente esercizio ed è riconducibile all'utilizzo del Fondo garanzia oltre che alla riscossione dei contributi in conto esercizio, per la ricerca ed in conto impianti.
- **RISULTATO OPERATIVO:** il risultato della gestione caratteristica è pari a 135,7 Euro/milioni. Tale importo, con una incidenza del 6,2% sul Valore della produzione, evidenzia una crescita del 11,4% rispetto allo scorso esercizio.
- **Proventi ed oneri finanziari:** presentano un saldo positivo di 7,1 Euro/milioni rispetto ai -9,2 Euro/milioni del 2003, da collegare alla migliorata posizione finanziaria, agli effetti positivi sul costo del servizio del debito ed alla favorevole gestione dei cambi.
- **Rettifiche di valore di attività finanziarie:** valgono 6,6 Euro/milioni e si riferiscono alla rivalutazione della partecipazione nella Horizon, determinata dall'Orizzonte Sistemi Navali.
- **Proventi ed oneri straordinari:** determinano nell'esercizio un saldo positivo di Euro/milioni 2,6; tale importo è riferibile alla Capogruppo per Euro/milioni 3,1, per Euro/milioni 0,1 a CETENA, per Euro/milioni 0,5 ad Isotta Fraschini Motori e per Euro/milioni -1,1 a consolidamenti relativi al disinquinamento fiscale degli ammortamenti anticipati.
- **IL RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE** risulta pari a Euro/milioni 152,0 a fronte di 86,0 Euro/milioni del 2003.
- **Le imposte dell'esercizio** si riferiscono all'IRAP, quantificata in 26,1 Euro/milioni, all'IRES per Euro/milioni 72,5, ad imposte estere per Euro/milioni 0,8 e ad imposte anticipate per -48,5 Euro/milioni corrispondenti a crediti sorti per la intervenuta tassazione di alcuni fondi, di cui esiste la ragionevole certezza della recuperabilità.

RISULTATO ECONOMICO di Euro/milioni 101,1, di cui 0,1 Euro/milioni compete a terzi, registra un significativo incremento (+8,6%) rispetto al 2003.

- **ADDED VALUE:** equal to euro 566.8 million and present, as a result of the previous point, a positive increase of euro 28.0 million (+ 5.2%) compared to the previous year.
- **Labour costs:** equal to euro 395.6 million, with a 6.7% increase compared to previous years due to contract renewals, the transformation of trainee contracts into fixed term contracts, in addition to the entry of FDGM (euro 3 million).
- **GROSS OPERATING MARGIN:** increased by euro 3.1 million (+1.8%) compared to the previous year, and reached euro 171.2 million, 7.9% of the Value of Production.
- **Depreciation:** equal to euro 53.2 million, with an increase of euro 4.5 million which is in line with the implementation of the strong investment program which aims to provide the Group with plant and equipment able to support all operating requirements.
- **Allocations to other adjustment funds:** amount to euro 3.2 million for the amount allocated by the parent company to the credit devaluation fund.
- **Allocations to risks and charges fund:** a cumulative total of euro 15.5 million, lower than the previous year, in line with the dynamics of the Warranty Fund.
- **Other revenues and charges:** amount to euro 36.5 million, with an increase of 8.7 in absolute terms compared to the previous year; this is due to the use of the Warranty Fund as well as contributions to working capital for research and plant.
- **OPERATING PROFIT:** the result for the year is euro 135.7 million. This amount, which is equivalent to 6.2% of Production Value, is up by 11.4% on the previous year.
- **Financial revenues/charges:** positive at euro 7.1 million compared to euro -9.2 million in 2003, due to the improved financial position, to the positive effects on the cost of debt servicing and good management of exchange rates.
- **Adjustment of financial activities:** euro 6.6 million referring to the re-valuation of the shareholding in Horizon, owned by Orizzonte Sistemi Navali.
- **Extraordinary revenues/changes:** are positive and equal to euro 2.6 million; this is formed by euro 3.1 million from the parent company, euro 0.1 million from CETENA, euro 0.5 million from Isotta Fraschini Motori and euro +1.1 million for consolidations relating to fiscal cleaning up of anticipated depreciation.
- **PROFIT BEFORE TAX:** is equal to euro 152.0 million compared to euro 86.0 million in 2003.
- **Taxes:** this item refers to IRAP for euro 26.1 million, to IRES for euro 72.5 million, to foreign taxes for euro 0.8 million and to pre-paid taxes for euro -48.5 million which are related to credits arising from the recent taxation on a number of funds which should be recovered.

NET INCOME: of euro 101.1 million of which 0.1 is due to third parties, with a substantial increase (+8.6%) compared to 2003.

Struttura Patrimoniale di Gruppo

Balance Sheet (consolidated)

(Euro/milioni) • (Million/Euro)	31.12.2003	31.12.2004
IMMOBILIZZAZIONI • FIXED ASSETS		
Immobilizzazioni immateriali • <i>Intangible assets</i>	19,2	19,3
Immobilizzazioni materiali • <i>Tangible assets</i>	350,4	355,1
Immobilizzazioni finanziarie • <i>Financial assets</i>	140,2	258,9
TOTALE • TOTAL	509,8	633,3
CAPITALE D'ESERCIZIO • CURRENT ASSETS		
Rimanenze • <i>Inventory</i>	3.070,0	3.329,4
Crediti commerciali • <i>Trade receivables</i>	433,0	412,8
Altre attività • <i>Other assets</i>	330,3	394,2
Debiti commerciali (-) • <i>Trade payables (-)</i>	- 3.423,8	- 3.874,0
Fondi rischi e oneri diversi (-) • <i>Risks and various charges funds (-)</i>	- 150,9	- 137,6
Altre passività (-) • <i>Other liabilities (-)</i>	- 181,4	- 231,3
TOTALE • TOTAL	77,2	- 106,5
CAPITALE INVESTITO (dedotte passività d'esercizio)		
INVESTED CAPITAL (less current liabilities in financial year)	587,0	526,8
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (-)		
EMPLOYEES' SEVERANCE INDEMNITY FUND (-)	- 105,4	- 105,2
FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE • NET CAPITAL REQUIREMENTS	481,6	421,6
COPERTO CON: • COVERED BY:		
CAPITALE PROPRIO • SHAREHOLDERS EQUITY		
Capitale sociale versato • <i>Paid-in share capital</i>	337,1	337,1
Riserve e risultati a nuovo • <i>Reserves and retained earnings</i>	165,3	261,7
Utile (Perdita) d'esercizio • <i>Profit (Loss) in financial year</i>	93,1	101,1
TOTALE • TOTAL	595,5	699,9
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA • NET FINANCIAL POSITION		
Debiti finanziari a medio/lungo termine		
<i>Medium/long term financial debt</i>	54,5	136,5
Debiti finanziari a breve • <i>Short term financial debt</i>	10,3	103,0
Disponibilità e crediti finanziari a breve (-)		
<i>Short term money supply and financial credits (-)</i>	- 178,7	- 517,8
TOTALE • TOTAL	- 113,9	- 278,3
Totale copertura • <i>Total cover</i>	481,6	421,6

La struttura patrimoniale consolidata del 2004, pur essendo stata allargata alle controllate FDGM Inc. (USA) e Fincantieri Holding B.V. (NL), rimane strettamente condizionata dalla Capogruppo. Come illustrato dalla relazione al bilancio Fincantieri, la riduzione del capitale investito (Euro/milioni 60,2) è determinata dalla contrazione del circolante (Euro/milioni 183,7), per effetto della consegna di 4 grandi navi da crociera per il Gruppo Carnival. Alla flessione del capitale circolante si è però parzialmente contrapposto l'incremento delle immobilizzazioni nette (Euro/milioni 123,5), prevalentemente dovuto alle modalità di regolazione di contributi diretti e di quelli ceduti dai committenti in conto prezzo, ed agli investimenti realizzati. La consistenza del TFR è rimasta sostanzialmente immutata.

L'incremento del Capitale proprio (Euro/milioni 104,4), principalmente dovuto ai rilevanti utili conseguiti, e la già illustrata riduzione del fabbisogno netto di capitale (Euro/milioni 60,0) hanno migliorato la posizione finanziaria netta di Euro/milioni 164,4, portandola così a livelli particolarmente consistenti (Euro/milioni 278,3).

The consolidated Balance Sheet for 2004 mainly reflects the situation of the parent company despite the extension to the subsidiaries FDGM Inc. (USA) and Fincantieri Holding B.V. (NL). As described in the report on Fincantieri's balance sheet, the decrease in capital invested (60.2 million/euros) is determined by the reduction in working capital (euro 183.7 million) due to the delivery of 4 large cruise vessels to Carnival Group. The drop in working capital has, however, been partly counterbalanced by an increase in net assets (euro 123.5 million), mainly due to how direct contributions were regulated, to advance payments from customers, and to investments made. The employee's severance fund has remained substantially unchanged.

The increase in shareholders' equity (euro 104.4 million), mainly due to a significant profit, and the reduction in net capital requirements previously outlined led to an improvement in the net financial position of euro 164.4 million, which reached particularly high levels (euro 278.3 million).

Rendiconto Finanziario di Gruppo

Statement of cash-flow (consolidated)

(Euro/milioni) • (Million/Euro)	2003	2004
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI • NET CURRENT FINANCIAL POSITION (beginning of the year)	389,3	168,4
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO • CASH FLOW FROM OPERATING ACTIVITIES		
Utile del periodo • Profit in the year	93,1	101,1
Ammortamenti • Depreciation	48,7	53,2
Plus (–) o minusvalenze (+) da realizzo di immobilizzazioni • Capital gain (–) or loss (+) from sale of fixed assets		– 1,9
Rivalutazioni (–) o svalutazioni (+) di immobilizzazioni		
Revaluation (–) or devaluation (+) from sale of fixed assets	– 5,1	– 6,6
Variazioni del capitale d'esercizio (–) • Change in current assets (–)	– 74,0	183,7
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		
Net change in employees' severance indemnity fund	– 2,6	– 0,2
TOTALE • TOTAL	60,1	329,3
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
CASH FLOW FROM INVESTMENT ACTIVITIES IN FIXED ASSETS		
Investimenti in immobilizzazioni: • Investments in fixed assets:		
– immateriali • intangible	– 10,6	– 9,6
– materiali • tangible	– 58,9	– 50,1
– finanziarie • financial	– 5,2	– 136,8
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizzazioni • Realisation price or reimbursement value of fixed assets	34,3	28,3
TOTALE • TOTAL	– 40,4	– 168,2
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO • CASH FLOW FROM FINANCIAL ACTIVITIES		
Nuovi finanziamenti • Increase of long-term debt	52,8	82,2
Conferimento dei soci • Payments by shareholders		
Contributi in conto capitale • Contributions to capital account		
Rimborsi di finanziamenti • Repayment of long-term debt	– 312,8	– 0,2
Rimborsi di capitale • Repayment of share capital		
TOTALE • TOTAL	– 260,0	82,0
ALTRE CAUSE • OTHER	19,4	3,3
FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO • CASH FLOW IN PERIOD	– 220,9	246,4
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE A BREVE FINALI • NET CURRENT FINANCIAL POSITION (end of the year)	168,4	414,8

I suddetti andamenti trovano conferma nel Rendiconto Finanziario, dal quale si evince la formazione dei flussi monetari di periodo nelle loro componenti principali, che comprendono pure le variazioni relative all'area di consolidamento. Come emerge dai dati sopra riportati, il favorevole andamento economico dell'esercizio ha prodotto dei rilevanti flussi d'autofinanziamento (Euro/milioni 154,3), ulteriormente accresciuti per la contrazione del circolante (Euro/milioni 183,7) e, solo in parte, contenuti da modeste variazioni negative (complessivamente Euro/milioni 8,7) dovute alla rivalutazione/plusvalenza di immobilizzazioni ed alla contrazione del TFR. Il favorevole andamento del flusso monetario da attività d'esercizio (Euro/milioni 329,3) e di quello da attività di finanziamento (Euro/milioni 82,0) ha ampiamente fronteggiato i fabbisogni derivanti dalle immobilizzazioni (Euro/milioni 168,2). Si è così determinato un miglioramento di Euro/milioni 246,4 della posizione finanziaria a breve, che è salita a livelli eccezionalmente positivi (Euro/milioni 414,8).

The above-mentioned trends are confirmed in the Financial Reconciliation which shows the breakdown of the yearly cash flow in its main components. As shown by the previous data, the favourable economic trend of the year led to a considerable flow of self funding (euro 154.3 million), which further increased because of a reduction in working capital (euro 183.7 million), and was only partially contained by limited negative changes (in total euro 8.7 million) due to capital gain/loss of fixed assets and a reduction in employees' severance fund. The positive trend in cash flow from operating activities (euro 329.3 million) and from financing (euro 82.0 million) was more than sufficient to meet the requirements arising from fixed assets (euro 162.8 million). Consequently, there has been an improvement of euro 246.4 million in the short term financial position which has increased to exceptionally positive levels (euro 414.8 million).

Andamento dei primi mesi del 2005 e prevedibile evoluzione della gestione

The trend in the first months of 2005 and forecast for the year in progress

L'esercizio in corso si è aperto contando su un carico di lavoro di 5,1 miliardi di Euro, più consistente rispetto a quello di cui inizialmente disponeva il 2004.

La Direzione navi da crociera ha già concluso le trattative per una nuova nave da 112.000 Tsl per Costa Crociere, mentre la Direzione navi da trasporto ha acquisito quattro traghetti per due società del Gruppo Grimaldi. Altri ordinativi sono in corso di negoziazione, alcuni in fase molto avanzata, e riguardano tutti i segmenti di mercato in cui opera la Società, ivi compreso quello dei mega-yachts.

In tutti i casi, come già era avvenuto nel 2004, la finalizzazione degli accordi ha richiesto – e sta richiedendo per quelli ancora in discussione - tempi non brevi, con conseguente riflesso sui programmi delle lavorazioni, almeno per ciò che attiene il breve/medio periodo.

La situazione favorevole dell'armamento - che continua a beneficiare di importanti tassi di crescita, conseguendo brillanti performance economiche e finanziarie – unitamente al clima positivo che caratterizza i rapporti con la Vostra società, consente di ritenere che Fincantieri può legittimamente attendersi ulteriori ordinazioni, oltre a quelle programmate in particolare nell'area militare, in grado di assicurare uno sviluppo sempre maggiore negli anni a venire.

Per le ragioni contingenti prima ricordate - accompagnate dalle condizioni competitive che, come detto in precedenza, hanno caratterizzato il 2004 - l'esercizio in corso, nel quale per la prima volta viene proposta la distribuzione di un dividendo che remunera gli azionisti in ragione del 3%, potrebbe realizzare un utile netto di entità rilevante, anche se inferiore a quello del 2004.

* * *

The current year started with a workload worth euro 5.1 billion, higher than the starting workload of 2004.

The Cruise ship business unit has already closed negotiations for a new ship of 112,000 gt for Costa Crociere, and the Merchant ship business unit has closed an order for four ferries for two companies in the Grimaldi Group. Negotiations for further orders are currently on-going, some of which are at an advanced stage, concerning all the market areas in which the Company operates, including mega-yachts.

As in 2004, the timeframe required to close every agreement – including those still being discussed – is not short, with a consequent impact on work schedules, at least in the short/medium term.

The positive situation of shipping – which continues to benefit from considerable growth rates, good economic and financial performance – together with the positive climate that characterizes their relationship with the Company allows to believe that Fincantieri can reasonably expect further orders, besides those already programmed, in particular in the military business, which will ensure a further development in the coming years.

For the above-mentioned contingent reasons – combined with the already mentioned 2004 competitive scenario – the current operating year, in which for the first time a dividend distribution (of 3%) has been proposed, might reach a substantial net profit, even if lower than 2004.

* * *

Board of Directors

2003 - 2005

chairman

Corrado Antonini

deputy chairman

Roberto Tana

chief executive officer

Giuseppe Bono

Francesco Belsito

Francesco Di Comite

Nicolagiovanni Di Vico

Fulvio Milano

Francesco Parlato

Nicolò Piazza

Maurizio Prato

Roberto Ulissi

secretary

Emilio Nappi

Board of Auditors

2005 - 2007

Bruno Pucci

Pierluigi Alemanni

Sergio Trauner

Giancarlo Gentile

Alberto Mancini

Independent Auditors

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

