

Annual
report
2005



FINCANTIERI

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



Specializzazione, scelta vincente

BUONE PROSPETTIVE PER LA CANTIERISTICA EUROPEA

Dopo un anno record come il 2004, il 2005 può essere considerato un anno di assestamento per le attività marittime. I noli, pur attestandosi su valori inferiori rispetto all'anno precedente, sono rimasti comunque su livelli elevati e profittevoli per lo shipping incentivando gli armatori a effettuare nuovi investimenti. Conseguentemente anche la domanda di nuove costruzioni, sebbene in calo rispetto ai volumi record di 49 milioni di tonnellate di stazza lorda compensate raggiunti nel 2004, si è mantenuta su livelli consistenti totalizzando 40 milioni di tslc. In questo contesto la cantieristica europea ha incrementato per il secondo anno consecutivo la propria quota di mercato dal 12% al 16%; si tratta di una "piccola" quota rispetto alla presenza preponderante delle cantieristiche del Far East, ma comunque significativa.

Le acquisizioni dei cantieri europei hanno infatti riguardato navi passeggeri (cruise e ferry), unità da lavoro, navi di taglia medio-piccola, soprattutto appartenenti alla famiglia delle portacontainer.

Quindi la scelta di specializzazione portata avanti dai cantieri europei sta portando i suoi frutti.

L'impossibilità di poter competere sui costi con i Paesi emergenti ha infatti portato il settore a operare in quei comparti a elevato valore aggiunto dove il contenuto tecnologico delle produzioni e le competenze coinvolte sono estremamente elevate e il prezzo non è l'unica variabile su cui fondare il proprio vantaggio competitivo. La cantieristica europea si è così creata una "nuova identità" industriale basata sull'innovazione tecnologica



CORRADO ANTONINI

The winning strategy is specialization

BRIGHT PROSPECTS FOR EUROPE'S SHIPBUILDING INDUSTRY

After an exceptional 2004 in the maritime world as a whole, 2005 may be seen as a year of gradual readjustment.

Charters rates, in particular, although lower than in the previous year, stayed at high levels and proved profitable, which was an incentive for ship owners to make new investments. Shipyard orders, though decreasing in comparison with the record 49 million cgt logged in 2004, still managed to reach 40 million cgt. Conversely, price dynamics relating to raw material costs and currencies recorded the opposite trend, in a market where most products are traded in dollars.

In this context, European shipyards increased their market share for the second year running, moving up to 16%, which is still small in terms of tons compared to the big volumes handled by yards in the Far East. In terms of value, though, Europe is still up with the world leaders. New orders for European yards were mainly passenger vessels (cruise ships and ferries), specialised merchant vessels and medium-small sized vessels, especially in the container-carrier family.

The specialization favoured by European yards – with Fincantieri

amongst the leaders – continues to bear fruit. The impossibility of competing cost-wise with emerging nations – led by China – on standard types of vessel was another good reason to concentrate on high value-added segments where technological content and the competencies involved are at a premium and pricing is not the only variable determining competitive edge. This is an ongoing process based on innovation and knowledge that has required radical changes in production structures and models, which in several cases has involved painful sacrifices in terms of employment levels. The rapid globalization that has accompanied this process forced shipbuilders to face certain problems that have only more recently begun to tax most of Europe's other manufacturing industries. Gradual loss of competitiveness with respect to emerging nations is nothing new to Europe's shipbuilders, who experienced the traumas of surrendering their leadership to Japan and South Korea back in the '90s.

e sulla conoscenza. Si è trattato di un processo lungo e in certi periodi anche doloroso, che ha richiesto profonde ristrutturazioni e ripensamenti dei modelli produttivi.

La spiccata globalizzazione del settore ha infatti costretto la cantieristica ad affrontare alcune dinamiche settoriali che solo in questi ultimi anni sta vivendo il resto dell'industria manifatturiera europea. La progressiva perdita di competitività sperimentata nei confronti di Paesi emergenti è infatti argomento noto per l'industria cantieristica che già 20 anni fa ha vissuto in modo traumatico il passaggio della leadership dal Giappone alla Corea. Inoltre nuove pressioni competitive provengono dalla stessa Cina e da altre nazioni del Far East.

Se con riferimento all'andamento della domanda il 2005 può definirsi un anno nel complesso positivo, altrettanto non si può dire per le dinamiche del costo dei materiali e per quelle valutarie.

Le aziende europee sono state, e lo sono tuttora, penalizzate da un euro forte rispetto al dollaro, soprattutto se operanti, come la nostra, con una clientela statunitense.

Per il futuro le pressioni sui prezzi nel settore cantieristico potrebbero ancora aumentare se, come previsto, continua a essere immessa nuova capacità produttiva dai produttori del Far East, della Cina in particolare, ma anche di altri *new comer* come il Vietnam.

Le prospettive nei comparti di interesse di Fincantieri, ovvero navi da crociera e traghetti, si confermano positive.

Il comparto crocieristico, dopo la battuta d'arresto del 2001, ha ripreso nuovamente a crescere e le positive previsioni di mercato hanno spinto le società armatrici, Carnival in testa, a commissionare nuove navi, la maggior parte delle quali sono andate ad appannaggio di Fincantieri. Lo scorso anno la nostra azienda ha anche acquisito un ordine dalla norvegese OVDS per una unità particolare, che effettuerà crociere in Groenlandia durante l'estate e cabotaggio nei mari artici nel periodo invernale.

Nel segmento dei ferry, sulla domanda futura impattano positivamente la necessità di svecchiamento della flotta e l'auspicato sviluppo dello *short sea shipping* attraverso le cosiddette "autostrade del mare", incluse dal Parlamento Europeo tra i 30 progetti di interesse prioritario per il futuro dell'Europa. Oggi Fincantieri può contare su un orderbook di 10 ferry di lunghezza superiore ai 150 metri, commissionati da armatori di primo livello nel settore sia italiani che stranieri.

Le navi passeggeri, a differenza delle altre tipologie nave, sono caratterizzate da un alto contenuto di design, di tecnologia e da un forte grado di personalizzazione. Le serie produttive sono limitate e ognuna si distingue rispetto alla precedente non solo per dimensioni, ma anche per nuove soluzioni adottate nel campo degli allestimenti e dell'impiantistica, a seguito di richieste dell'armatore e di normative in tema di sicurezza e tutela ambientale che impongono nuovi vincoli progettuali e costruttivi.

Tecnologia, innovazione e customizzazione sono leve fondamentali anche per operare nel comparto militare.

Questo settore sta oggi vivendo una fase relativamente favorevole in termini di vivacità del mercato e il notevole sforzo profuso da Fincantieri sotto il profilo commerciale e progettuale ha portato al conseguimento dei primi successi commerciali. Tuttavia appare ormai caratteristica "strutturale" del comparto il ripetersi di

As for market segments of most interest to Fincantieri, prospects continue to look promising. The cruise market is growing vigorously again after the momentary slump in 2001. This is reflected in the decision by the world's biggest cruise operator, Carnival Group, to commission new vessels, most of which from Fincantieri, which now has 14 cruise ships on its order book after the 36 already built on the whole. Another significant new order came from Norway, for a very special vessel that will provide cruises and coasting trade in Arctic waters.

Future demand is being fuelled by the need to renew ferry fleets and developments in short sea shipping using the so-called "motorways of the sea" which the European Parliament has included in its 30 projects of priority importance for the future of Europe. Fincantieri is now counting on an order book of ten ferries of over 150 metres for major Italian and foreign ship owners.

Unlike other types of vessel, passenger ships have high design and technology content and a high degree of customization. Production series are limited, each being different from the last one, not only in terms of size but also of fitting out and technological systems to owner specifications, not to mention design and construction constraints arising from new safety and environmental legislation. These are still among the main barriers to new entries in this prestigious niche market.

Technology, innovation and listening to the customer are also the key strategies for operating in the naval segment, which is looking relatively lively at present. Fincantieri had some significant successes here thanks to its considerable efforts in the fields of design and sales. However, continual postponements in both Italian and other nations' building programmes seem to have become endemic to this particular segment of the market, causing problems of occupational stability for all the defence contractors involved.

This has made it necessary to exploit available resources by securing contracts in areas contiguous with the naval market. In the first quarter of 2006, pending various contractual formalities in connection with the important FREMM programme

Fase di lavorazione

Work in progress





Nave in bacino

Stern view of a ship prior to launching

slittamenti dei programmi sia nazionali che esteri, caratteristica con cui tutte le aziende della difesa, non solo la nostra, deve fare i conti. Nasce quindi la necessità di monitorare produzioni alternative e valorizzare le competenze disponibili attraverso l'acquisizione di commesse in mercati contigui per compensare i ritardi del settore militare. Così Fincantieri, in attesa del perfezionamento del contratto FREMM, si è aggiudicata nei primi mesi del 2006 un ordine per due unità polivalenti da rimorchio, rifornimento e supporto offshore dalla società genovese Rimorchiatori Riuniti.

Fincantieri, concentrata sulla produzione di navi complesse – sia passeggeri che militari – presta un'attenzione continua all'innovazione dei prodotti e dei processi per spostare in avanti la frontiera tecnologica. Altrettanta cura viene posta al riesame delle proprie competenze, dei propri punti di forza e di debolezza per proporsi sul mercato in maniera sempre rinnovata e per cogliere tempestivamente nuove opportunità di sviluppo delle attività aziendali.

È importante sottolineare che agli sforzi dell'industria cantieristica per rimanere competitiva deve accompagnarsi una seria e costante attenzione dell'Unione Europea nei confronti del settore, soprattutto in tema di politica organica di sostegno alla ricerca e all'innovazione. Riveste quindi una grande importanza la decisione della Commissione Europea di sviluppare una "New European Maritime Policy" che esamini nel loro insieme le diverse problematiche settoriali per poi procedere alla stesura di un "Green Paper", primo passo verso l'ottimizzazione delle sinergie tra le varie attività legate al mare e lo sviluppo del loro potenziale economico e sociale.

(Italo-French frigates), Fincantieri won a contract for two multipurpose Anchor Handling Tug Supply Vessels for Genoa-based Rimorchiatori Riuniti and is busy pursuing other opportunities in similar sectors.

More in general, the Company is increasingly committed to product and process innovation, and this helps consolidate its image as a leading builder of complex, high value vessels. No less important is the Company's constant focus on reviewing its competencies, strengths and weaknesses in order to identify new possibilities of extending its sphere of action.

In conclusion, it is important to stress that the European ship-building industry's efforts to stay competitive need to be constantly backed up by the European Union, above all through its policy on research and innovation. The Commission's decision to launch a "new European Maritime Policy" to exploit the huge economic and social potential of the sea by maximizing synergies between the various industries connected with it is thus extremely important.

In this context, Fincantieri continues to play a major role in the interests of its shareholders and of the many contributing to the excellence of its production.



CORRADO ANTONINI
Presidente Fincantieri
Fincantieri Chairman



Guardare al futuro con ottimismo

CON LA DIVERSIFICAZIONE AUMENTA IL VANTAGGIO COMPETITIVO DELL'AZIENDA

Il 2005 è stato un anno pieno di soddisfazioni per Fincantieri. Il bilancio si è chiuso ancora una volta con un risultato positivo, a conferma della validità dell'approccio strategico e gestionale adottato, grazie al quale l'azienda ai successi di mercato associa una costante attenzione alle performance economiche e finanziarie. Anche nel 2005 abbiamo distribuito un dividendo ai nostri azionisti e l'elevato volume di ordinativi acquisito negli scorsi anni ha alimentato con continuità l'attività produttiva.

Alla flessione del risultato economico, rispetto a quello eccezionale del 2004, hanno contribuito l'incremento di costo di alcuni prodotti e servizi tra i quali l'acciaio, l'energia e le coperture assicurative sulle navi in costruzione.

Inoltre il permanere della debolezza del dollaro nei confronti dell'euro ha determinato una situazione competitiva particolarmente delicata, il cui effetto viene fronteggiato dalla società attraverso un'efficace gestione operativa e i notevoli investimenti nelle attività di ricerca e innovazione - quasi 50 mln. di euro - che continuano a costituire una leva di primaria importanza per Fincantieri, azienda posizionata in segmenti di mercato ad elevato contenuto tecnologico.

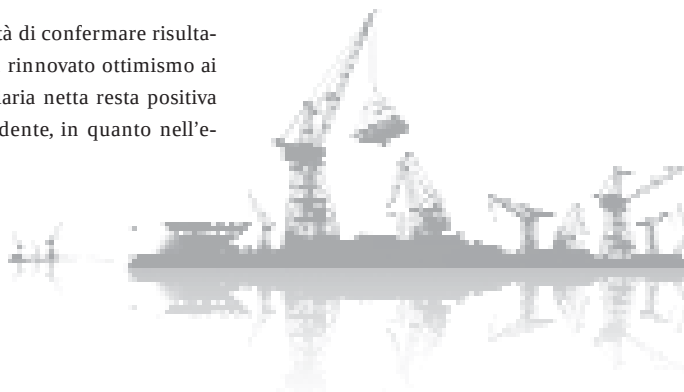
Queste azioni hanno consentito alla società di confermare risultati positivi, permettendole di guardare con rinnovato ottimismo ai prossimi anni. Anche la posizione finanziaria netta resta positiva con una flessione rispetto all'anno precedente, in quanto nell'e-

sercizio sono state consegnate, come da programma, due navi da crociera contro le quattro del 2004, realizzando quindi minori incassi, che contrattualmente si concentrano alla consegna.

Nel 2005 si è confermata la leadership mondiale di Fincantieri nel comparto delle navi da crociera e dei traghetti di grandi dimensioni, con quote rispettivamente del 45% e del 36%.

Le prospettive di crescita del settore crocieristico - si stima un aumento medio annuo del numero dei passeggeri trasportati dell'8% fino al 2014, anno in cui dovrebbero superare i 27 milioni, il doppio rispetto agli attuali - hanno indotto le maggiori compagnie crocieristiche ad avviare nel 2005 importanti programmi di investimento, concentrando l'interesse verso unità post-panamax ottimizzate in termini di redditività.

Fincantieri in virtù del consolidato rapporto stabilito da tempo con il Gruppo Carnival, ha acquisito dallo stesso, tra gennaio 2005 e giugno 2006, ordini per quasi 4 miliardi



GIUSEPPE BONO

A future that inspires optimism

DIVERSIFICATION SHARPENS THE COMPANY'S COMPETITIVE EDGE

2005 was a very satisfying year for Fincantieri. Our financial statements once again show a positive result, proving we are on the right strategic and management track, one that sees constant improvement of economic and financial performance as the foundation for success on the market.

In 2005 we again paid our shareholders a dividend and the high volume of new orders over the last few years have continued to buoy up production activities.

The decrease in net profits with respect to the exceptional figure in 2004 reflects the rising costs of certain products and services such as steel, energy and insurance of vessels under construction.

Further, the continuing weakness of the dollar against the euro rendered the competitive scenario more delicate than ever. Focussing on this situation, the Company fine-tuned its operating management and invested heavily (nearly Euro 50 million) in R&D and innovation, which continues to be a vitally important weapon for a company like Fincantieri operating in high-tech segments of the market.

These measures enabled the Company to post positive results and justify renewed optimism with regard to the coming years. Our net financial position too remained positive, albeit down on the previous year due to scheduled delivery of two cruise vessels (against four in 2004), thus recording lower cash collection, which is contractually concentrated on deliveries.

In 2005 Fincantieri maintained its world leadership in the cruise ship and large ferry sector, with an average 45% and 36% market shares respectively.

The cruise ship industry is expecting to see global average annual growth in numbers of passengers continue at 8% till 2014, by which time cruise customers should double and top 27 million. With such growth prospects, the main cruise companies launched major investment programmes in 2005, focusing in particular on post-panamax vessels with optimized profitability. Building on its long-standing business relationship with Carnival Group, Fincantieri, between January

di euro relativi alla costruzione di nove navi (di cui tre in opzione) per i suoi principali brand, che assicurano ai nostri stabilimenti dell'area crociere un programma di lavoro continuo e di rilevanti dimensioni per i prossimi anni.

Nel comparto dei ferry, consolidata la strategia di concentrare l'attività nel segmento dei mezzi di lunghezza superiore ai 150 metri - la domanda di nuove unità ha registrato nel 2005 un trend crescente - abbiamo perfezionato due importanti contratti per la costruzione di 4 traghetti (2 cruise ferry e 2 ro-pax, più altri 2 in opzione) per il Gruppo Grimaldi Napoli e di un cruise ferry (più uno in opzione) per l'armatore estone Tallink. Questo ordine, che si affianca all'impegnativo programma realizzativo per la finlandese Finnlines, ci consente di cimentarci su prodotti innovativi per un mercato particolarmente interessante come quello del Nord Europa.

In futuro l'elevata età della flotta che opera nel Mediterraneo, i maggiori vincoli normativi in tema di sicurezza e le iniziative per spostare sul mare una quota del trasporto su gomma, dovrebbero sostenere la richiesta di nuove navi.

Nel settore delle navi militari, oltre a portare avanti le importanti commesse per la nostra Marina, siamo stati impegnati insieme ai partner francesi nello sviluppo del complesso e prestigioso programma per le nuove fregate FREMM.

Nel corso dell'anno si sono percepiti segnali di ripresa in funzione dell'esigenza di molte Marine militari di rinnovare le proprie flotte, soprattutto nei Paesi che non sono in grado di soddisfare le proprie esigenze attraverso l'industria nazionale. Per questo motivo abbiamo moltiplicato gli sforzi commerciali all'estero partecipando a numerose trattative dalle quali ci attendiamo risultati tali da affermare una presenza sempre più rilevante sui mercati internazionali, rinverdendo così un'importante tradizione del passato

2005 and June 2006, acquired new orders, worth around euro 4 billion, for the construction of nine vessels (of which three on option) for Carnival's main brands. This ensures for the next few years a continuous and substantial workload for our yards dedicated to cruise ship building.

2005 saw growth in the ferry segment, where Fincantieri has consolidated its strategy of concentrating on vessels over 150 metres long. We secured two important new contracts to built four ferries (2 cruise ferries and 2 ro-pax ferries, plus an option on another two) for Gruppo Grimaldi Napoli and a cruise ferry (plus another on option) for the Estonian Tallink. The latter, alongside the major building programme for the Finnish Finnlines, enables us to provide innovative products for a particularly interesting market like Northern Europe. Demand for new vessels in the future should be buoyed up by the advanced age of the fleet operating in the Mediterranean, tightening of safety regulations and initiatives to switch traffic volumes from road haulage to sea-bourne transport.

On the naval front, work continued on major orders for the Italian Navy. We were also engaged with our French partners in developing the complex and prestigious FREMM frigate programme. There were various signs of a recovery over the year, with several navies needing to renew their fleets, especially in countries which cannot fulfill their needs and programs through their home shipbuilding industry. We therefore stepped up our foreign commercial efforts by participating in numerous international tenders. The results we are expecting from such activity will boost Fincantieri's international presence, which has always been an important part of the Company's tradition. There remains the problem of actually securing orders, however, in that tight defence budgets often scale down or postpone renewal programmes, which on the other hand means good prospects for the refitting of second-hand vessels.

In 2005, drawing on expertise accumulated over many years, we launched a number of initiatives to boost growth by developing businesses neighbouring the Company's core activities: repairs and conversions of passenger vessels, mega-yachts and marine systems and components.

To this aim, we somehow redefined the organization structure to maximise synergy, share round the know-how existing in the various business areas and recoup productivity.

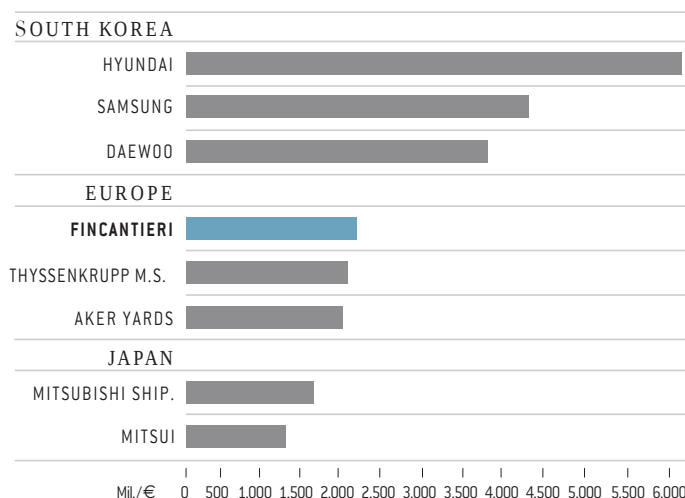
New branches were thus set up: the Merchant shipbuilding division, including the new ship repairs and conversions business unit as well as the unified pre-existing Cruise ship and Merchant ship business units, the Marine systems and the Mega-yacht divisions.

We are convinced that this new organization, which will facilitate further integration of production capabilities within the Group, will soon produce positive results and ensure improved operating efficiency.

To widen our offering to shipowners with repairs and conversion services, in steadily rising demand as fleets continue to grow, we are pursuing a strategy of expansion that will make optimum use of all available competencies and facilities, especially in Palermo. And, where necessary, we will back up our

(fatturati 2005 a confronto)

COMPARISON OF TURNOVER IN 2005



dell'azienda. Permangono tuttavia le difficoltà di concretizzare ordini, in quanto le ristrettezze dei budget destinati alle spese della difesa portano spesso a ridimensionamenti e slittamenti dei programmi di rinnovo, aprendo al contempo buone prospettive nel comparto del refitting di naviglio di seconda mano.

Nel 2005, avvalendoci delle competenze maturate nel tempo, abbiamo avviato iniziative per intensificare la crescita aziendale, promuovendo lo sviluppo di attività in settori contigui a quelli in cui già operiamo con successo: riparazione e trasformazione di navi passeggeri, mega-yacht, sistemi e componenti navali.

A questo scopo abbiamo adeguato l'assetto organizzativo per massimizzare le sinergie, mettere a fattor comune il know-how presente nelle diverse aree, recuperare produttività.

Sono state così costituite la Direzione generale navi mercantili, alla quale fanno capo la nuova Direzione riparazioni e trasformazioni e al cui interno sono state unificate le preesistenti Direzioni navi da crociera e da trasporto, la Direzione sistemi e componenti navali e la Direzione mega-yacht.

Siamo convinti che la nuova organizzazione, favorendo l'ulteriore integrazione produttiva all'interno del Gruppo, darà presto risultati positivi e assicurerà maggiore efficienza operativa.

Per ampliare l'offerta agli armatori con un servizio di riparazioni e trasformazioni - che con l'ingrandirsi delle flotte diventa sempre più richiesto - e per sfruttare al meglio le competenze e l'impiantistica disponibili, in particolare quelle dello stabilimento di Palermo, stiamo perseguendo una politica di espansione attraverso alleanze internazionali. A tal fine, con l'obiettivo di sviluppare la nostra presenza nelle aree dove opera la maggior parte delle navi da crociera e dei traghetti per il trasporto di passeggeri e merci e di creare un vero e proprio network per ottenere la leadership mondiale anche in questo settore, abbiamo da poco perfezionato l'acquisizione di quote del cantiere tedesco Lloyd Werft, mentre continuiamo a lavorare per assicurarci un presidio anche ai Caraibi.

Inoltre, per valorizzare al meglio le competenze sistemistiche maturate nell'ambito dei prodotti meccanici, dell'Isotta Fraschini e della Fincantieri Marine Systems North America, vogliamo proporci al mercato come fornitori di sistemi e componenti navali, offrendo "marine systems" (sistemi di propulsione, di stabilizzazione e di generazione di energia), pacchetti completi che integrano la componentistica attraverso l'ingegneria di sistema.

Nel comparto dei mega-yacht, che appare molto promettente per valore dei mezzi e per prospettive di crescita, abbiamo avviato numerose attività progettuali e commerciali, creato un'estesa rete di contatti con i principali operatori del settore e presentato al mercato alcuni concept design elaborati insieme a studi di progettazione di levatura internazionale. Questo intenso lavoro ci ha consentito di finalizzare nel 2006 un contratto di grande prestigio per la costruzione di un mega-yacht di oltre 130 metri di lunghezza.

È un business questo nel quale riponiamo grandi aspettative grazie al patrimonio di immagine, credibilità, capacità, competenze e strutture di cui disponiamo.

Quali sono gli obiettivi per il 2006 e per gli anni a venire? Continueremo a lavorare per accrescere il vantaggio competitivo raggiunto dall'azienda, una delle poche realtà industriali italiane ai vertici mondiali nel settore in cui opera, assicurando così alla Fincantieri un futuro di solidità e di sviluppo.



own competitive assets by forming international alliances. To this aim we recently signed an agreement for the acquisition of shares of the German shipyard Lloyd Werft while at the same time pursuing our presence in the Caribbean as well, to develop and strengthen Fincantieri's position in the areas where a significant part of the cruise and ferry fleets is operating.

In so doing we will create an efficient service network for our customers, on which we intend to develop till we attain world leadership in this sector as well.

To get the most out of the systems engineering competencies developed in our mechanical products business and in the subsidiaries Isotta Fraschini Motori and Fincantieri Marine Systems North America, we are planning to offer the market integrated marine systems (propulsion, stabilization and power generation) supplied as complete packages defined through the advanced use of system engineering.

In the mega-yacht market, which is looking extremely promising in terms of the value of the vessels and growth prospects, we started up numerous design and sales activities, created a network of contacts with the leading players in the business and presented to the market a number of concept designs developed with internationally renowned design firms.

In 2006, thanks to such an intense effort, we could finalize a contract for the construction of an outstanding seven-deck motor yacht of over 130 metres in length.

This is a business where our consolidated reputation, credibility, capacity, competencies and structures will undoubtedly help fulfil our expectations of success.

And our objectives for 2006 and the years to come? One of the few Italian industrial enterprises at the top of the sector it operates in, Fincantieri will continue efforts to sharpen its competitive edge and thereby guarantee itself stable growth in the future.

GIUSEPPE BONO
Amministratore Delegato Fincantieri
Fincantieri Chief Executive Officer

1.)

Una continua evoluzione

Fincantieri è l'erede della tradizione della cantieristica italiana. Duecento anni di storia segnata dalla costruzione di oltre 7.000 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 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 e a elevato contenuto tecnologico, che si affiancano 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 crociera, da trasporto e militari, interpretando le esigenze degli armatori con prodotti innovativi, tecnologicamente avanzati e veloci, ma anche eleganti, sicuri, funzionali e rispettosi dell'ambiente.



La nave di linea "Galileo Galilei"
The "Galileo Galilei" liner

A steady evolution

Princess", which was the world's largest passenger vessel when it was launched in 1997.

In the late '80s, Fincantieri strategically repositioned in the merchant ship sector, focusing on vessels with high-tech content and high value-added, whilst continuing to develop an impressive order book in the naval sector. In the meantime, the Company has become the world's leading builder of cruise ships and large ferries. The real challenge today, however, is to understand where the market is going in the third millennium and meet, indeed anticipate, a range of differing and changing requirements.

To this end, Fincantieri has built itself into a large integrated group that designs and constructs cruise, merchant and naval vessels that are innovative, technologically sound, advanced and fast, as well as being safe, functional, environmentally friendly and elegant. Everything that shipowners and users could ask for.

Fincantieri is Italian shipbuilding today, heir to a 200 year tradition that boasts the completion of over 7,000 vessels of all types, merchant, military and purpose designed and built special ones, ships that have flown, and continue to fly, the flag of Italian industry throughout the world.

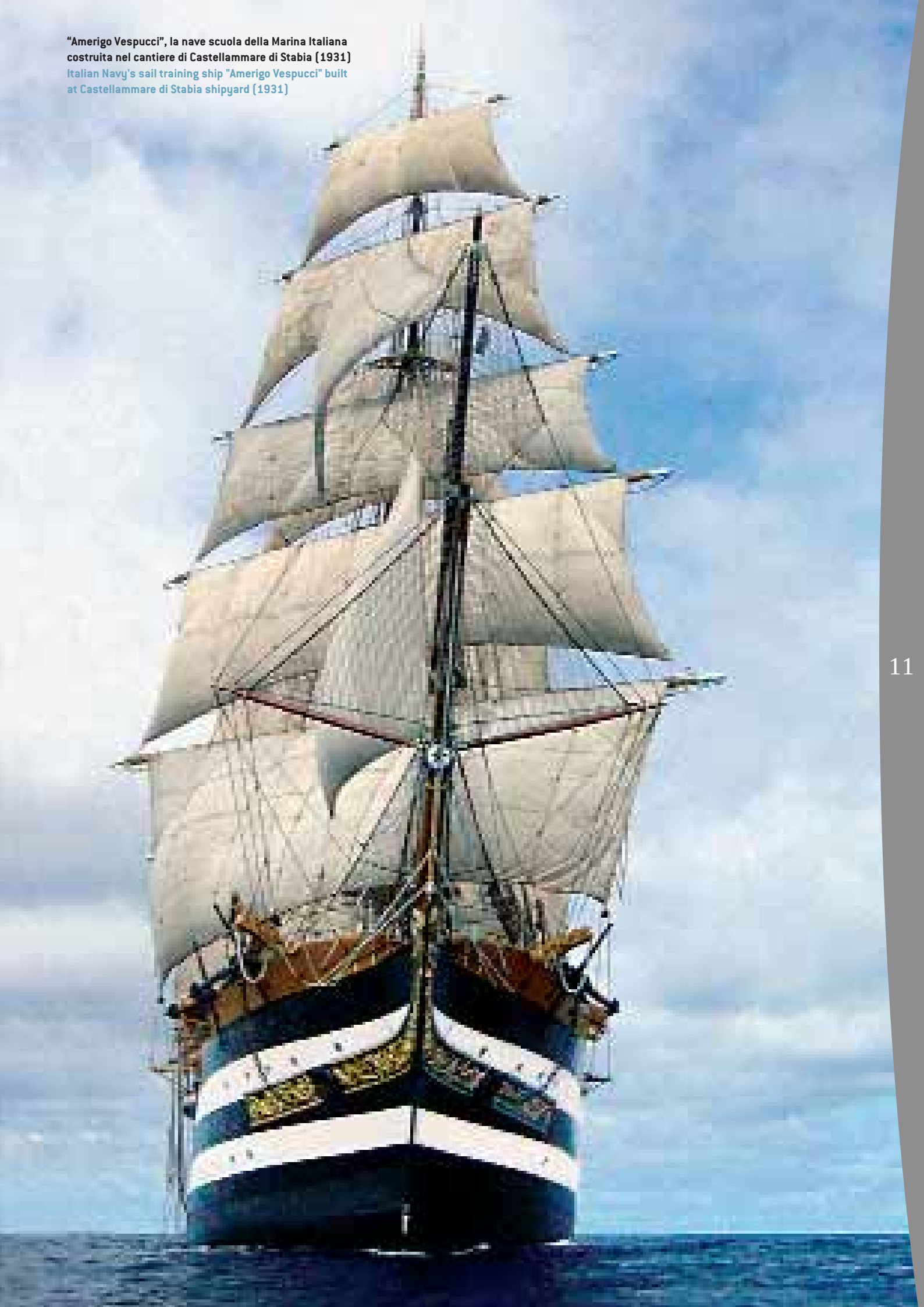
The mission driving forward this tradition has always been to improve performance whilst developing new design and construction solutions.

In recent years this has also involved strategic co-operation and international agreements.

The Company's vast experience and technological capability explain the extraordinary success of its cutting edge designs: from the glorious "Rex", which won the Blue Ribbon in 1933, to the aircraft carrier "Giuseppe Garibaldi" and the "SSCV 7000", still the largest semi-submersible crane vessel ever built (14,000 ton max. lifting capacity).

Not forgetting the "Destriero", which won back the Blue Ribbon by making the Atlantic crossing at the incredible average speed of 53 knots, and the "Grand

**"Amerigo Vespucci", la nave scuola della Marina Italiana
costruita nel cantiere di Castellammare di Stabia (1931)**
Italian Navy's sail training ship "Amerigo Vespucci" built
at Castellammare di Stabia shipyard (1931)



Il sistema Fincantieri

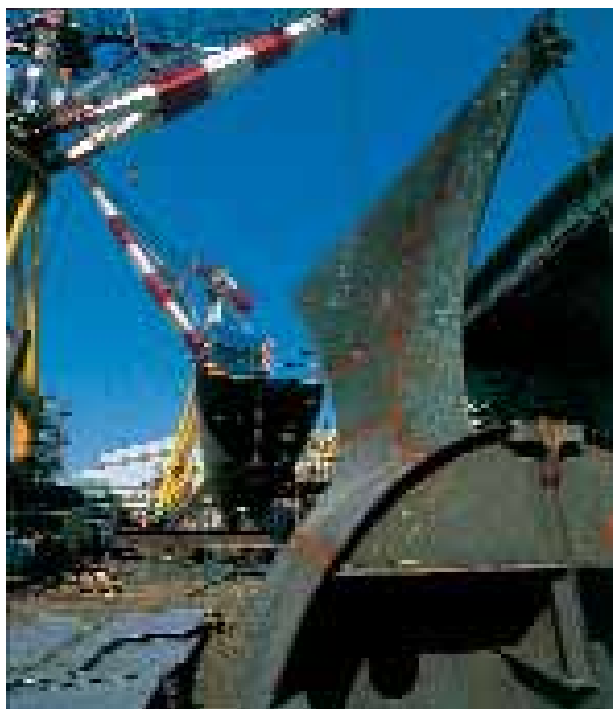
Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A., sorta a fine 1959 come “Società finanziaria cantieri navali – Fincantieri S.p.A.”, nel 1984 si è trasformata in società operativa, a seguito della fusione per incorporazione di otto società da essa controllate operanti nel campo della costruzione navale,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

Con sede a Trieste, centri di progettazione a Genova e Trieste - il più grande in Europa - e stabilimenti localizzati in diverse parti del territorio italiano, Fincantieri è tra i più rilevanti e diversificati complessi cantieristici al mondo. La produzione è svolta in nove stabilimenti, che fanno capo a sei aree di business:

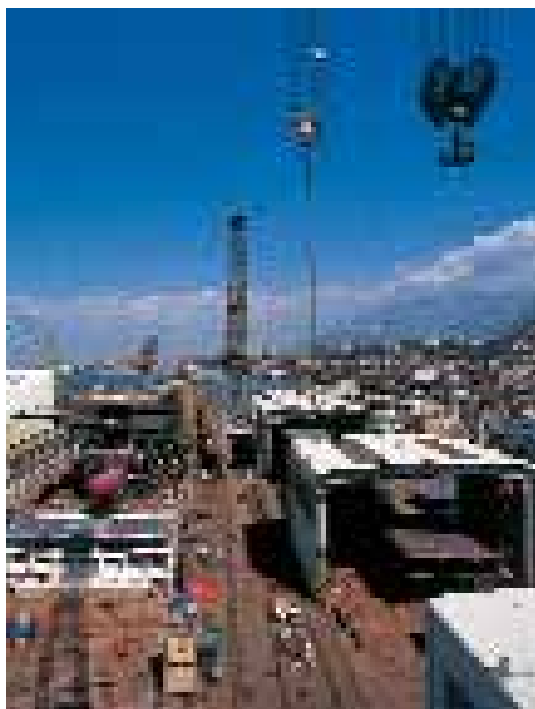
- navi da crociera, con i cantieri di Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia) e Sestri Ponente (Genova);
- navi da trasporto, con i cantieri di Ancona, Castellammare di Stabia (Napoli) e Palermo;
- riparazioni e trasformazioni navali, con il cantiere di Palermo;
- navi militari, con i cantieri di Riva Trigoso (Genova) e di Muggiano (La Spezia);
- sistemi e componenti navali, con gli stabilimenti di Riva Trigoso e Bari;
- mega-yacht, con il cantiere di Muggiano.

L'articolazione produttiva di Fincantieri conferma tutti i vantaggi relativi alla sua flessibilità impiantistica che, grazie alle sinergie tra le diverse unità operative, garantisce una realizzazione in tempi sempre più ravvicinati e una

Il cantiere di Venezia - Marghera Venice - Marghera shipyard



Il cantiere di Castellammare di Stabia Castellammare di Stabia shipyard



(Fincantieri)

Principali società controllate

Main subsidiaries

ORIZZONTE SISTEMI NAVALI

ISOTTA FRASCHINI MOTORI

CETENA

FINCANTIERI MARINE SYSTEMS
NORTH AMERICA INC



Il cantiere di Muggiano
Muggiano shipyard

Fincantieri system

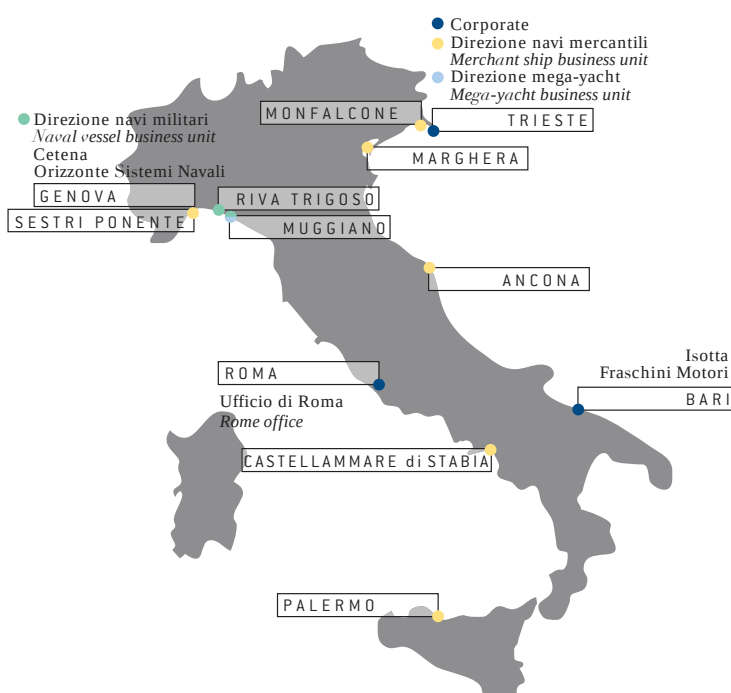
Originally set up in late 1959 as "Società finanziaria cantieri navali – Fincantieri S.p.A.", today's Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A. became an operating company in 1984 following the merger of eight of its subsidiaries acting in the shipbuilding, repairs and engine construction sectors.

With headquarters in Trieste, design centers in Genoa and Trieste (the latter being the largest in Europe) and yards in various parts of Italy, Fincantieri is one of the largest and most diversified shipbuilders in the world.

Production takes place in nine facilities operating in the following six business areas:

- Cruise ship, with yards in Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venice) and Sestri Ponente (Genoa);
- Merchant ship, with yards in Ancona, Castellammare di Stabia (Naples) and Palermo;
- Ship repairs and conversions, with yards in Palermo;
- Naval vessel, with yards in Riva Trigoso (Genoa) and Muggiano (La Spezia);
- Marine systems, with production facilities in Riva Trigoso and Bari;
- Mega-yacht, with Muggiano shipyard.

Fincantieri's diversified activities have been structured to make full use of the advantages deriving from the company's highly flexible production plants and synergy between its various operating units to guarantee constant reduction of building times and standardization of quality levels across different types of vessel, all highly complex and innovative.



omogeneità qualitativa delle costruzioni, oggi sempre più complesse e ricche di contenuti innovativi. Un'integrazione dell'attività aziendale è assicurata dalle società controllate tra le quali:

- Orizzonte Sistemi Navali, 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 quello estero.
- Isotta Fraschini Motori, con sede a Bari, che opera nel campo della progettazione, costruzione, vendita e assistenza di motori diesel veloci di media potenza.
- Fincantieri Marine Systems North America (già FDGM), che offre sul mercato statunitense, in particolare in quello della difesa, sistemi e componenti navali, nonché motori Isotta Fraschini, assicurandone la manutenzione.
- 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 Sestri Ponente
Sestri Ponente shipyard

(Corporate)

Direzione navi mercantili

MERCHANT SHIP BUSINESS UNIT

- Navi da crociera / *Cruise ships*
- Navi da trasporto: auto, carichi misti, passeggeri e merci, gasiere, chimichiere
Merchant ships: ro-ro ships, cruise ferries, cargo and passenger ferries, lpg / lng carriers, chemical tankers
- Riparazioni e trasformazioni navali
Repairs, conversions and refurbishments

Direzione navi militari

NAVAL VESSEL BUSINESS UNIT

- Navi militari: di superficie, ausiliarie, oceanografiche, sommergibili
Naval vessel: surface combatants, auxiliary ships, oceanographic vessels, submarines
- Componenti e sistemi navali / *Marine systems*
 - Isotta Fraschini Motori S.p.A.,
 - Fincantieri Marine Systems North America Inc.
 - Prodotti Meccanici / *Mechanical Product*

Direzione mega-yacht

MEGA-YACHT BUSINESS UNIT

CANTIERI SHIPYARDS

Monfalcone
Marghera
Sestri Ponente
Ancona
Castellammare di Stabia
Palermo

Muggiano
Riva Trigoso

Muggiano

The Company's diverse activities are integrated by four main subsidiaries:

- *Orizzonte Sistemi Navali: based in Genoa, this operates as a Prime Contractor and Warship Design Authority for the definition, design, integration and marketing of surface vessels with a high technology and systems content (such as corvettes, frigates, destroyers and aircraft carriers) and a displacement of over 1,000 tons, for both the national and foreign markets.*
- *Isotta Fraschini Motori: based in Bari, it designs, produces, markets and services fast medium-power diesel engines.*
- *Fincantieri Marine Systems North America (former FDGM): this subsidiary provides the US market (mainly defence) with marine systems and components and Isotta Fraschini engines (including maintenance services).*
- *CETENA – Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova: carries out fundamental, basic and applied research in the sector of shipbuilding and propulsion as well as in the marine field in general.*



Il cantiere di Palermo
Palermo shipyard

Il cantiere di Monfalcone
Monfalcone shipyard



Il valore della squadra

The value of team work

Il gruppo Fincantieri può contare su un patrimonio di circa 9.400 dipendenti: 398 nella Corporate, 6.344 nell'area mercantile, 1.921 nell'area militare, 318 nell'area sistemi e componenti, 402 nelle controllate. Un sistema articolato, basato sulla professionalità di risorse preparate e motivate, che assicurano il massimo di flessibilità a seconda delle diverse esigenze produttive.

Per garantire un reale scambio di conoscenze, tecnologie, best practice tra le diverse unità operative dell'azienda – in modo tale che essa operi come un cantiere unico - anche nel 2005 è proseguita l'ottimizzazione della struttura organizzativa al fine di conferire una maggiore autonomia alle unità di business, riconoscendo alla Corporate la funzione di indirizzo e controllo.

Per quanto riguarda le relazioni industriali il 2005 ha vissuto un livello di conflittualità elevato a causa del mancato rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto metalmeccanico, intervenuto solamente a gennaio 2006 (nei cantieri dell'area militare a queste azioni di lotta se ne sono aggiunte altre per il ritardato avvio del programma FREMM).

Nell'esercizio quindi si è registrato il più massiccio ricorso allo sciopero degli ultimi anni, in parte mitigato e recuperato dagli effetti attuativi dell'accordo integrativo - siglato a metà del 2004 - che ha sicuramente stemperato la conflittualità a livello di stabilimento. Infatti nel 2005 esso ha trovato piena attuazione, soprattutto per ciò che riguarda la collaudata gestione del modello produttivo aziendale, basato sull'intreccio sinergico tra manodopera interna,

Fincantieri Group has a workforce of around 9,400 employees: 398 at Corporate HQ, 6,344 in the Merchant ship business, 1,921 in the Naval vessel business, 318 in the Marine systems business and 402 in the subsidiaries. Fincantieri's articulated organizational mainframe draws on the high level of professionalism of qualified, motivated resources who ensure maximum flexibility across the Group's businesses in accordance with production needs. 2005 saw ongoing efforts to optimize the organizational structure and give the business units a higher degree of autonomy, whilst the Corporate Head Office continues to exercise strategic and management control functions. Another key priority was to guarantee effective sharing of knowledge, technological know-how and best practices across the Company's operating units so that they can work as one, united yard organized on a large scale. On the industrial relations front, there was much antagonism in 2005 because of the failure to renew the national metal workers labour agreement with the unions. This finally came about in January 2006. In the naval yards, the situation was exacerbated by delays in starting up the FREMM programme. 2005 thus saw far more strike action than at any time over recent years, though the situation on the production floor was undoubtedly alleviated by application of the integrative agreement signed in 2004.

Fase di lavorazione in cantiere

Work in progress at shipyard





Fasi di lavorazione in cantiere Work in progress at shipyard

appalti e forniture "chiavi in mano".

Nell'anno si è ulteriormente consolidata l'implementazione del modulo SAP-HR, che ha permesso di individuare e portare a livello di sistema le esigenze di adeguamento delle competenze e delle skill individuali rispetto ai profili di ruolo richiesti per il presidio dei processi aziendali.

Nel 2005, poi, è proseguito l'impegno per sostenere lo sviluppo delle risorse umane con investimenti in sviluppo e formazione orientati a sostenere le nuove sfide tecnologiche e di competitività sul mercato. In particolare sono stati realizzati alcuni interventi formativi ad indirizzo manageriale finalizzati a:

- favorire la capacità di autosviluppo del management
- sostenere i processi di valutazione e di sviluppo delle risorse
- adeguare le conoscenze tecnico-professionali e gli approcci relazionali.

Tra i progetti più significativi possono essere annoverati:

- il programma a catalogo delle attività formative, più ricco di proposte e che ha visto un incremento notevole delle partecipazioni;
- la formazione per i laureati di recente inserimento, con un programma supportato dalla metodologia e-learning;
- il consolidamento del progetto indirizzato ai quadri con la progettazione della formazione del follow-up;
- la formazione dei "capi diretti" su metodi e strumenti di valutazione per la gestione del modello professionale;
- la formazione finanziata da Fondimpresa, attraverso un progetto di Federmeccanica, per i temi specifici della sicurezza, delle tecnologie della saldatura e del project management.

Inoltre nell'anno sono state progettate e realizzate attività a indirizzo tecnico e specialistico richieste dagli enti centrali e dagli stabilimenti, e si è continuato a investire nella formazione individuale, sia per la conoscenza delle lingue che per gli aspetti specialistici di area.

Said agreement was fully implemented in 2005, particularly important being the success of the Company's tried and tested production model, which is based on a close and coordinated cooperation between internal labour, outsourcing and all-inclusive, turn-key suppliers. Over the year, the SAP-Human Resources module was further consolidated by defining and systematically implementing programmes to upgrade the competencies and skills of the required professional roles supporting the business processes.

New investments were made in training personnel to face new technological challenges and market competition scenarios. Management-level training in particular was geared to:

- *fostering the capacity for self-development of management;*
- *supporting human resource assessment and development processes;*
- *updating technical-professional knowledge and relational approaches.*

Other major projects included:

- *upgrading of the training activity planned programme, featuring a higher number of proposals, which has recorded a considerable increase in participation;*
- *an e-learning programme for new-entry graduates;*
- *design of follow-up training for mid management staff;*
- *training of middle level chiefs of staff of certain departments on assessment methods and instruments for professional model management;*
- *training on safety, welding technology and project management (a Federmeccanica project funded by Fondimpresa).*

Furthermore, other technical and specialist courses were designed and implemented for business unit and corporate personnel and shipyard staff and, at the same time, investments were made, targeted at individual training, to improve the knowledge of foreign languages and the skills and competences relevant to specific technical issues.

Investire nel domani

Investing in tomorrow

R&S e investimenti

Nel 2005 è proseguita l'opera del management volta al mantenimento dell'eccellenza dei prodotti, al miglioramento dei processi, al recupero dell'efficienza gestionale e all'implementazione di nuove tecnologie produttive.

Gli investimenti in R&S registrati nell'anno si collocano in una linea di continuità con il 2004, attestandosi su 47,2 milioni di euro, a conferma del rilievo primario assunto dall'innovazione nelle strategie dell'azienda, con attività sviluppate direttamente - anche nel processo di realizzazione del prodotto - o per il tramite della controllata CETENA.

Nel dettaglio, l'attività di innovazione prodotto ha riguardato:

- un progetto di una unità da crociera di stazza particolarmente elevata (oltre 200.000 tsl), identificando e superando le problematiche legate alla dimensione della nave con riferimento sia agli aspetti relativi alla sicurezza, secondo le nuove norme dell'International Maritime Organization, sia alla configurazione propulsiva (soluzioni innovative integranti sistemi azimutali e linee d'assi tradizionali);
- un progetto di una nave da crociera della tipologia "post-panamax" (140.000 tsl) con elevate caratteristiche funzionali (percentuale di cabine esterne, utilizzo intensivo delle zone dedicate alle cabine passeggeri, alta flessibilità delle aree pubbliche), assicurando la compatibilità con le nuove restrittive norme IMO in tema di allagamento in caso di falla;
- nel settore dei mega-yacht, facendo tesoro delle principali tematiche derivate da specifiche richieste del mercato: l'acquisizione di un sempre più elevato livello, di comfort, di standard di finitura delle superfici esterne e di elaborazione del design degli interni e l'ottenimento di un ridottissimo impatto ambientale;
- tre nuovi concept di prodotto militare, ciascuno integrante soluzioni avanzate, relativi ad una nave da ricerca oceanografica, ad una unità tipo LPD/LHD e a un'unità di comando e controllo. In particolare, l'unità di comando e controllo è stata concepita come piattaforma multifunzione, flessibile e che potrà essere proposta su scale dimensionali diverse, in grado di accogliere le soluzioni più innovative degli impianti di bordo: reti in corrente continua per la propulsione, generazione di energia a fuel-cell, thruster di nuova concezione, integrazione completa dei sistemi di automazione.

Il quadro delle attività di R&S ha inoltre riguardato:

- il programma New European Ferry, che ha conseguito risultati che permettono di definire soluzioni innovative in termini di compattezza del prodotto e di efficienza propulsiva, già concretamente applicate, e di introdurre sostanziali innovazioni nel processo di progettazione.
- il programma Nave militare a basso livello di riconoscimento che ha permesso di definire numerose soluzioni innovative per il controllo dei diversi fattori che influenzano il livello di riconoscimento dell'unità navale (segnature acustica, infrarosso, magnetica, radar);
- il programma Metodologie di progettazione per la sicurezza e l'ambiente di navi passeggeri - SAFENVSHIP ha permesso di incrementare la conoscenza delle metodologie per una progettazione "performance based" dei principali

R&D and industrial investments

Over the year, the company's management continued carrying forward programmes focusing on product excellence, upgrading of processes, improving operating efficiency and implementing new production technologies.

Investments in R&D in 2005 (Euro 47.2 million) were in line with spending in 2004 and reflect the priority status of innovation in the Company's strategies. R&D work was developed both by the company's business units themselves (also on production processes) and by the subsidiary CETENA.

Product innovation activities included:

- *a very large (>200,000 gt) cruise ship project that addresses and overcomes problems stemming from / related to size in terms of both safety (new International Maritime Organization standards) and propulsion systems (innovative integrated azimuthal solutions and conventional ones featuring shaft lines);*
- *a "post-panamax" (140,000 gt) cruise ship project with advanced functional characteristics (in terms of percentage of external cabins, intensive exploitation of areas dedicated to passenger cabins, high flexibility of public areas) and compliance with new and more stringent IMO standards regarding flooding in the event of hull damage;*
- *in the mega-yacht segment, following the requirements acknowledged in dealing with the market, working to / setting up the target to attain an utmost level of comfort, an extremely high standards of*

Fase di lavorazione Work in progress





aspetti della sicurezza (stabilità della nave, tenuta al mare, prevenzione incendio e abbandono nave). Esso ha inoltre consentito di identificare tecnologie innovative per il rispetto dei limiti di compatibilità ambientale (emissioni in acqua e in aria) delle navi passeggeri di futura generazione.

- il progetto Criteri avanzati di estensione e ottimizzazione del livello di operatività della nave (EOLON), in corso di approvazione da parte del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), finalizzato all'ottimizzazione delle operazioni di manutenzione nave e allo sviluppo di un sistema di supporto alle decisioni in funzione della diagnostica dello stato nave.

Inoltre, nell'ambito del sesto Programma Quadro di R&S della Commissione Europea:

- il progetto integrato SAFEDOR, finalizzato alla definizione di metodologie progettuali basate su criteri prestazionali;
- il progetto integrato MC-WAP, orientato allo studio e allo sviluppo di un sistema di generazione a fuel-cell ad alta temperatura (molten carbonate fuel-cells) con successiva applicazione prototipale in ambiente navale.
- il progetto integrato INTERSHIP, sviluppato assieme ai cantieri membri di Euroyards, che sta conseguendo interessanti risultati intermedi e che consente di prevedere significativi ritorni per l'intero processo produttivo, dalla fase di early design al commissioning.

Nel corso dell'anno, poi, è stato attivato con il CETENA un intenso processo di pianificazione dei bisogni futuri in termini di innovazione, che si è sostanziato in importanti proposte di progetti di R&S, presentate nell'ambito dei diversi bandi emanati dal MIUR e dal Ministero delle Attività Produttive.

finishing of external surfaces, highly innovative, accurate and creative interior design and a very low environmental impact;

- *three new naval vessel product concepts, all featuring advanced solutions, for an Oceanographic Research Vessel (ORV), a LPD/LHD type vessel and a Command and Control Vessel; the latter, in particular, is to provide a flexible and modular multi-role platform, that may be defined in different size, on which may be implemented innovative on-board systems (DC electric propulsion, fuel-cell power generation, new-concept thrusters, full integration of automation systems).*

Other R&D work focussed on:

- *the New European Ferry programme, which has defined innovative solutions in terms of compact design and propulsion efficiency (already implemented) and introduced major innovations in the design process;*
- *the Ship at a low level of recognition programme, which has defined several innovative solutions regarding factors determining a naval vessel's level of recognizability (acoustic, infra-red, magnetic and radar signatures);*
- *the SAFENVSHIP programme, focusing on performance-based passenger ship design methodologies, which covers the main aspects of safety (ship stability, sea keeping, fire prevention and ship evacuation) envisaging new technologies ensuring compliance with environmental standards by future generation passenger ships*



Un'officina del cantiere di Monfalcone
A workshop of Monfalcone shipyard

Infine, tra le iniziative portate avanti nel 2005, bisogna ricordare:

- la prosecuzione del lavoro in corso con la Regione Friuli Venezia Giulia per la costituzione di un Distretto tecnologico navale finalizzato alla crescita dell'indotto di fornitura dell'azienda e all'attivazione di un più diretto indirizzo delle attività di ricerca degli attori pubblici e dell'offerta formativa.
- l'avvio, all'interno del Distretto tecnologico sull'ingegneria dei materiali polimerici e strutture di Napoli, di un primo progetto relativo ad elementi in composito per applicazioni nel settore dei trasporti, che vede la partecipazione del CETENA.
- il consolidamento a livello europeo della Technology Platform WATERBORNE, relativa ai comparti industriali e scientifici legati al mare, avente funzione di coordinamento degli interessi dei soggetti coinvolti e di relazione con le strutture della Commissione Europea, anche al fine di tutelare gli interessi navali nel settimo Programma quadro di R&S della UE in corso di definizione. Parallelamente a livello italiano è stato creato, di concerto fra le principali associazioni di settore e sotto la guida del RINA, un gruppo di coordinamento navale che nella prospettiva di sviluppare il proprio ruolo all'interno del Piano nazionale della ricerca 2005-2007 ha già svolto un positivo lavoro preparatorio con gli organi tecnici del MIUR e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Investimenti

In tutte le unità operative gli investimenti sono stati orientati al miglioramento continuo dell'efficienza produttiva, per mantenere tecnologicamente aggiornati impianti e attrezzature e per conseguire standard sempre più elevati in

(water and air emissions);

- the *EOLON* project, currently under approval by the Education, University and Research Ministry (MIUR), which is targeted at achieving optimized ship maintenance operations and at developing a support system for decision-making based on the ship's diagnostics evaluating the vessel's integrity and functionality.

Furthermore, it is also worth mentioning the other projects currently active under the 6th European Commission R&D framework programme:

- *SAFEDOR*, an integrated project that defines performance-based design methodologies;
- *MC-WAP*, an integrated project to develop a new generation high-temperature fuel-cell (molten carbonate) for prototype application on ships;
- *INTERSHIP*, an integrated project being developed along with Euroyards members and covering the entire production process from early design to commissioning.

Further, together with CETENA, an intense planning process was started to assess future needs in terms of innovation. This led to major proposals for R&D projects in connection with various initiatives by MIUR and the Productive Activities Ministry.

Other initiatives carried forward in 2005 included:

- Continuation of work with the Friuli Venezia Giulia regional administration on the creation of a Shipbuilding Technology District to help develop the Company's supply chain and enable the various bodies involved, the public agencies and the academic institutions, to play a better focused role in the fields of research and training.
- A project regarding composite elements for transportation applications, in partnership with CETENA, in the Naples "Polymer materials and structures technology district".
- European consolidation of the WATERBORNE Technology Platform, for industrial and scientific organizations with maritime interests. The Platform will provide the parties involved with co-ordination and liaison



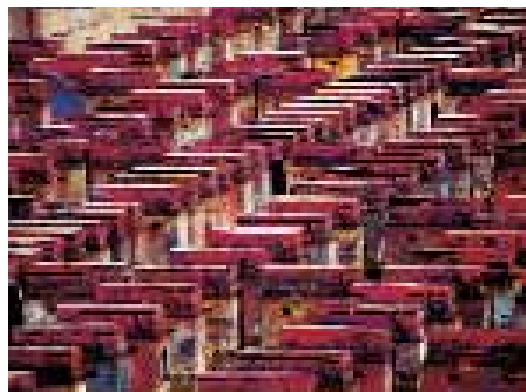
tema di tutela ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro.

In questo quadro tra gli interventi di maggior rilevanza si segnalano:

- a Monfalcone la realizzazione di una innovativa linea robotizzata per la produzione di sottoassiemi, lo sviluppo di interventi per il contenimento dei consumi energetici, e la prosecuzione dei programmi l'aggiornamento tecnologico degli impianti di taglio e di saldatura;
- a Marghera il potenziamento dei mezzi e delle aree attrezzate coperte e scoperte di scafo e l'adeguamento delle infrastrutture di servizio funzionali alla piena operatività della nuova banchina di allestimento;
- a Sestri Ponente il pressochè totale completamento dei programmi di riassetto impiantistico nell'area delle lavorazioni di scafo, nonché l'adeguamento e l'ammodernamento degli impianti e dei servizi per migliorare l'efficienza e la sicurezza delle attività di allestimento;
- ad Ancona la sostituzione della gru a servizio del bacino (distrutta da un fortunale) e la prosecuzione degli interventi programmati per il miglioramento dello stato delle infrastrutture impiantistiche;
- a Castellammare di Stabia diffusi ripristini e adeguamenti della funzionalità dell'impiantistica produttiva e di servizio e gli interventi per il miglioramento della sicurezza, in particolare nelle attività di allestimento;
- a Palermo gli ammodernamenti e i rinnovi dell'impiantistica di officina e di servizio e dei sistemi di ponteggiatura delle costruzioni e la prosecuzione, nel comparto delle riparazioni navali, delle iniziative programmate per l'ammodernamento delle infrastrutture operative;
- a Riva Trigoso il completamento dell'impiantistica per il nuovo sistema di varo e la riconfigurazione degli accessi allo stabilimento. Nel settore delle produzioni meccaniche la sostituzione di una grande alesatrice, l'installazione di un impianto di elettroerosione a filo e l'acquisto di un nuovo tornio verticale di grandi dimensioni;
- a Muggiano il completamento delle installazioni per la nuova linea pannelli e per l'ampliamento dei magazzini, la ristrutturazione della mensa aziendale, la sostituzione di una gru di banchina, gli accertamenti tecnici preliminari per la realizzazione delle nuove officine per la costruzione di mega-yacht.

Fase di lavorazione

Work in progress



Bacino di carenaggio

Dry dock

with the European Commission for the purpose of defending maritime interests in the 7th EU R&D Framework Programme currently under definition. Parallel to this, in Italy, a co-ordination group for shipbuilding was set up with the main industrial associations (under the guidance of RINA) to develop the industry's role in the 2005-2007 National R&D Plan. The group has already completed important preparatory work with technical staff from MIUR and the Infrastructure and Transport ministry.

Investments

All the business units continued to invest in improvements to production efficiency, environmental protection and workplace safety and in technological upgrading of plant and machinery. The main investments were:

- Monfalcone: development of an innovative robot line for sub-assembly production, energy saving measures and technological upgrading of cutting and welding plants.
- Marghera: plants and indoor and outdoor hull construction facilities improvement, upgrading of service infrastructures for the new outfitting pier.
- Sestri Ponente: almost total completion of plant re-organization in the hull construction area and upgrading of plant and services to improve efficiency and safety of outfitting operations.
- Ancona: replacement of the dock service crane (destroyed in a storm) and continuation of improvements to plant infrastructure.
- Castellammare di Stabia: general renovation and upgrading of production and service plant and safety improvements, esp. in the outfitting area.
- Palermo: renovation and upgrading of workshop and service plant and scaffolding systems; further upgrading of operating infrastructure for ship repairs.
- Riva Trigoso: completion of a new launch system plant and changes to entrances to the yard; in the mechanical products workshop, replacement of a large boring machine, installation of a spark erosion plant and acquisition of a new large vertical lathe.
- Muggiano: completion of installation of a new panel line, extension of warehouses, rebuilding of the canteen, replacement of a wharf crane, preliminary surveying for new mega-yacht construction workshops.

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





Grandi progetti, navi uniche

Ambitious projects, unique ships

Fincantieri è una realtà articolata ma coesa, dove le tecnologie e le soluzioni derivate dalle costruzioni mercantili e militari si integrano e consentono di sviluppare e realizzare prodotti avanzati e innovativi, caratterizzati da un alto contenuto tecnologico. Lo scambio sinergico e flessibile di know-how e competenze tra gli stabilimenti del gruppo permette di contenere significativamente i tempi di produzione e di equilibrare i carichi di lavoro, contribuendo al rafforzamento del vantaggio competitivo dell'azienda che nel 2005 ha consolidato la leadership da tempo acquisita nella costruzione di navi da crociera e traghetti di grandi dimensioni, ha portato avanti importanti programmi che la vedono impegnata anche nel settore militare e ha concretizzato una serie di azioni volte a cogliere nuove opportunità di business in settori contigui a quelli in cui opera con successo.

ATTIVITÀ COMMERCIALE

Il 2005 ha registrato un significativo incremento del valore dei nuovi ordini di navi da crociera.

A gennaio l'azienda ha ricevuto una commessa per una nave da 112.000 tonnellate di stazza lorda destinata a Costa Crociere come la gemella "Costa Concordia", consegnata nel giugno 2006.

A dicembre Fincantieri e Carnival hanno raggiunto un accordo, perfezionato all'inizio del 2006, del valore di quasi 3 miliardi di euro, per la costruzione di sei navi, di cui due in opzione, per quattro brand del Gruppo: il prototipo della classe "Signature" da 86.000 tsl per Holland America Line, un'unità da 113.000 tsl (e un'opzione) per Princess Cruises, il prototipo (e una gemella in opzione) di una nuova classe di navi da 130.000 tsl per Carnival Cruise Lines - la più grande fino ad ora commissionata per il marchio storico del Gruppo - e un'unità da 112.000 tsl per Costa Crociere. L'accordo, che ha confermato il carattere preferenziale del rapporto tra Fincantieri e Carnival, assicura la continuità produttiva dei cantieri dell'area cruise fino al 2010.

Nel giugno del 2006 l'azienda ha ricevuto dal Gruppo Carnival un ordine per due navi da 92.700 tsl, di cui una in opzione, destinate a Costa Crociere. Le unità verranno realizzate a Marghera con consegne previste nel 2009 e 2010. Nel corso del 2005 Fincantieri si è anche aggiudicata una commessa dalla società armatrice norvegese OVDS per la costruzione di una nave destinata durante l'estate a crociera in Groenlandia e nei mesi invernali al cabotaggio lungo le coste occidentali della Norvegia.

Nel comparto delle navi da trasporto si è rivelata corretta la strategia aziendale orientata a concentrare l'attività nel segmento ferry con l'acquisizione, nel mercato nazionale e in quello estero, di importanti commesse per unità a forte specializzazione, rispondenti a quanto richiesto da esigenze di mercato e regolamenti anche molto diversi tra loro e caratterizzate da elevata complessità progettuale e realizzativa.

Nel marzo del 2005 il Gruppo Grimaldi Napoli ha ordinato a Fincantieri due cruise ferry e due navi ro-pax, adibite cioè al trasporto di passeggeri, trailer e autovetture, opzionando ulteriori due unità. La commessa è maturata nell'ambito di un più ampio accordo di collaborazione fra i due gruppi, che preve-



Il cruise ferry "Sharden"
The cruise ferry "Sharden"

Fincantieri is a complex but cohesive organization in which technology and solutions deriving from both merchant and naval fields can be integrated to develop advanced, innovative products. Synergy in terms of flexible sharing of know-how across the Group's facilities enables production times to be reduced and work loads to be effectively distributed, thus sharpening competitive edge. In 2005, in fact, Fincantieri was able to further consolidate the leadership it established some years ago in the cruise ship and large ferry market. It carried forward a number of major programmes, also in naval shipbuilding, and actively took up a number of opportunities in fields neighboring related to its core businesses.

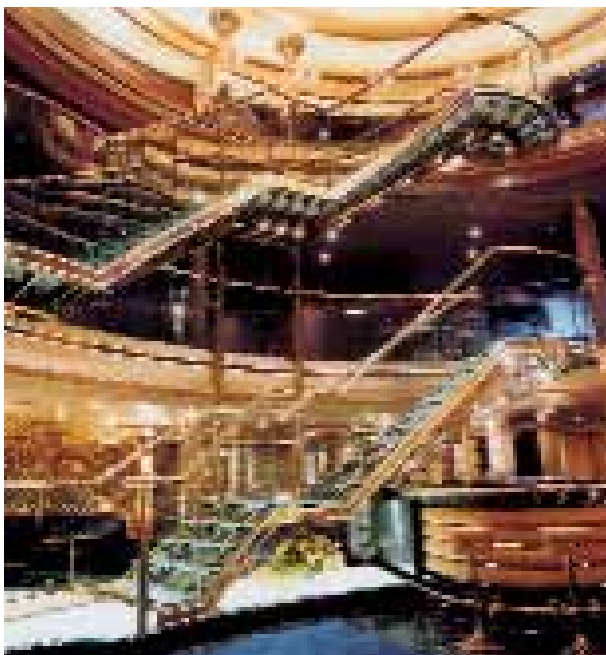
SALES

2005 saw a significant increase in new orders for cruise ships.

In January, the Company received an order from Costa Crociere

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





Interno della "Noordam"
"Noordam" interior view

de la possibilità di sviluppare nuovi progetti e l'utilizzo degli stabilimenti Fincantieri per la manutenzione e riparazione delle navi della flotta Grimaldi. Il significativo posizionamento di Fincantieri in un mercato particolarmente qualificato come quello del Nord Europa è stato confermato con l'ordine del gruppo armatoriale estone Tallink per la costruzione di due cruise ferry di nuova generazione ad elevate prestazioni (uno in opzione).

Durante l'anno nel comparto militare Fincantieri ha continuato a perseguire

La car carrier "Neptune Okeanis" per Neptune Lines
The car carrier "Neptune Okeanis" for Neptune Lines



for a 112,000 gt sister vessel to the "Costa Concordia" (delivered in June 2006).

In December, Fincantieri and Carnival entered an agreement (finalized early in 2006), worth nearly Euro 3 billion, to build six vessels, of which two on option, for four of its brands: for Holland America Line, the prototype of the 86,000 gt "Signature" class; for Princess Cruises, a 113,000 gt vessel (with an option on another); for Carnival Cruise Lines, the prototype of a new 130,000 gt class (plus a sister vessel on option), the largest so far commissioned for the Group's historic brand; and for Costa Crociere a 112,000 gt vessel. The agreement ensures continuity of production in the yards dedicated to cruise ship building till 2010, and also confirms the preferential nature of the relationship between Fincantieri and Carnival.

In June 2006, the Company received an order from Carnival Group for two 92,700 gt vessels, of which one on option, for Costa Crociere. These ships will be built in Marghera for delivery in 2009 and 2010.

In 2005, Fincantieri secured an order from the Norwegian OVDS for a vessel suitable for summer cruises off Greenland and winter sailing on the Coastal Express route along the Western coasts of Norway.

The Company's strategy in the merchant sector – to concentrate on ferries – proved successful in both Italy and overseas. Major orders were received for specialized vessels answering widely differing market and regulatory requirements and all characterized by considerable complexities both at design and construction stage.

In March 2005, Gruppo Grimaldi Napoli placed an order for two cruise ferries and two ro-pax vessels (for passengers, trailers and cars), with an option on a further two. This order is part of a wide-reaching alliance between the two groups, involving the possibility of developing new projects and using Fincantieri yards to carry out maintenance and repairs on Grimaldi's fleet. In Northern Europe, Fincantieri's significant positioning in this demanding market was confirmed by an order from the Estonian Tallink for two new-generation high-performance cruise ferries (one of which on option).

Over the year, Fincantieri continued its intensive campaign on interna-

Il pattugliatore per le Forze Armate Maltesi
The patrol vessel for the Armed Forces of Malta





La nave da crociera "Arcadia"

The cruise ship "Arcadia"

un'intensa azione commerciale sui mercati internazionali proponendo progetti well proven di comprovata validità e altri di nuova concezione che hanno destato l'interesse di numerose Marine estere.

In ottobre l'azienda si è aggiudicata un contratto dalla Marina peruviana per i lavori di ammodernamento delle fregate "Sagittario" e "Perseo", classe "Lupo" - con consegna nella seconda parte del 2006 - trasferite dalla Marina italiana a Fincantieri. Queste operazioni rappresentano una novità per la procedura adottata e sono di particolare rilevanza per le importanti prospettive che aprono nel mercato del "second hand".

Nel corso del 2005 poi è proseguita la collaborazione dell'azienda per lo sviluppo del progetto LCS (Littoral Combat Ship) all'interno del consorzio guidato da Lockheed Martin - che incorpora soluzioni derivate dai traghetti veloci della classe MDV realizzati da Fincantieri - e che prevede l'utilizzo di generatori Isotta Fraschini Motori e un impianto di stabilizzazione e controllo dell'assetto, sempre prodotto da Fincantieri. Il prototipo "Freedom", attualmente in costruzione nel cantiere statunitense Marinette Marine, verrà consegnato nel 2007. All'inizio del 2006 Fincantieri ha ulteriormente consolidato la presenza in India con l'acquisizione di un ordine per una nave oceanografica per il National Institute of Ocean Technology di Madras e, allargando il portafoglio ordini a un segmento di mercato dalle interessanti potenzialità, si è aggiudicata un ordine dalla società armatrice genovese Rimorchiatori Riuniti per la costruzione di due unità polivalenti da rimorchio, rifornimento e supporto offshore AHTS (Anchor Handling Tug Supply Vessel).

Circa il programma italo-francese FREMM, svolto da Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) per l'Italia e da Armaris (DCN + Thales) per la Francia - che prevede la costruzione di 27 fregate multimissione di diversa configurazione per le due Marine, 17 per quella francese e 10 per quella italiana, con un impegno per le strutture produttive di Fincantieri che si proietta fino al 2020 - nel maggio 2006 è divenuta operativa la prima tranche del contratto che finanzia le prime 2 unità italiane.

tional markets. Both well proven projects and new concepts aroused interest in many of the world's Navies.

In October, the Company secured a contract with the Peruvian Navy to upgrade the "Lupo" class frigates "Sagittario" and "Perseo" handed over by the Italian Navy to Fincantieri, for delivery in the second half of 2006. This operation is a new development, in terms of the procedure adopted, and opens up very interesting prospects in the "second hand" market.

Collaboration on the LCS (Littoral Combat Ship) project proceeded within the framework of the consortium led by Lockheed Martin. This LCS design incorporates various solutions derived from Fincantieri's MDV class fast ferries and entails the use of Isotta Fraschini Motori generators and a Fincantieri stabilizer and ride-control system. The prototype ("Freedom"), now under construction in the Marinette Marine shipyard, will be delivered in 2007.

At the start of 2006, Fincantieri further consolidated its presence in India with an order for an oceanographic vessel for the National Institute of Ocean Technology in Madras. The Company furthermore received an order to build two multipurpose Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels for Rimorchiatori Riuniti in Genoa, thus extending the order book in a segment of the market with interesting potential.

Regarding the Italo-French FREMM programme being developed by the Italian Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) and by the French Armaris (DCN + Thales), in May 2006 the first stage of the contract, which finances the first two Italian vessels, became effective. The Programme contemplates the building of 27 multi-mission frigates of various configurations (17 for the French and 10 for the Italian Navy) and will engage capacity at Fincantieri yards till 2020.



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



PROGRAMMI DI PRODUZIONE

Nell'anno Fincantieri ha portato a termine con la consueta puntualità i programmi di costruzione e di consegna di navi da crociera.

Lo stabilimento di Marghera ha consegnato in marzo "Arcadia", un'unità da 82.500 tsl, che è oggi l'ammiraglia della flotta P&O Cruises e la più grande nave da crociera finora concepita e realizzata espressamente per il mercato britannico, acquisendo così un nuovo prestigioso brand del Gruppo Carnival. In luglio lo stabilimento di Monfalcone ha consegnato a Carnival Cruise Lines la "Carnival Liberty", 110.000 tsl. La nave, la quarta di una serie di unità gemelle derivate per evoluzione dalla classe "Carnival Destiny", è stata realizzata nel tempo record di 24 mesi (7 in officina, 9 in bacino e 8 in banchina per l'allestimento).

Il programma produttivo dell'area cruise è proseguito nel 2006 con la presentazione, alla fine di gennaio, della "Noordam", l'ultima di quattro unità da 82.000 tsl che Fincantieri ha realizzato a Marghera per Holland America Line. "Noordam", rispetto alle altre navi della classe "Vista", dispone di ulteriori 35 cabine, propone delle soluzioni in parte diverse per gli interni definite secondo il programma "Signature of Excellence" di HAL e anticipa le caratteristiche delle unità della nuova classe "Signature" da 86.000 tsl.

Nel maggio 2006 a Marghera è stata varata la "Carnival Freedom", in costruzione per Carnival Cruise Lines ed è stata impostata la "Queen Victoria", cruise liner da 90.000 tsl per Cunard Line. Nello stesso mese a Monfalcone è stata consegnata a Princess Cruises la "Crown Princess", 113.000 tsl, e, dopo pochi giorni, è stata varata la gemella "Emerald Princess". A giugno è stata consegnata a Costa Crociere la "Costa Concordia", 112.000 tsl, la più grande nave passeggeri realizzata per la marineria italiana.

Lo stabilimento di Palermo ha completato nel 2005 il programma per la società greca Neptune Lines con la consegna delle gemelle "Neptune Okeanis" e "Neptune Thelisis", car carrier da 27.500 tsl e quello di Ancona ha consegnato in maggio a Moby il cruise ferry da 36.000 tsl "Moby Aki".



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

PRODUCTION

In 2005, Fincantieri completed on time as usual a number of cruise ship production and delivery programmes.

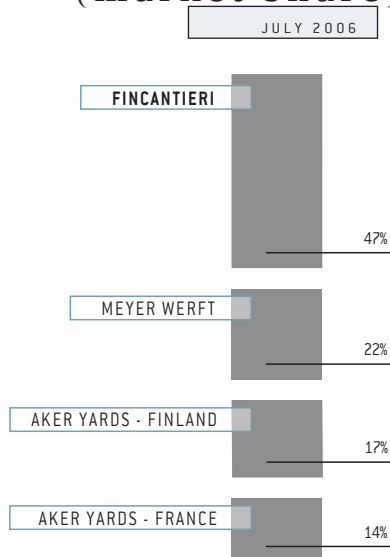
In March, the Marghera yard delivered the "Arcadia", a 82,500 gt vessel which is now the flagship of P&O Cruises and the biggest cruise vessel so far designed and built for the UK market. Fincantieri thus adds another Carnival Group brand to its portfolio.

In July, the Monfalcone yard delivered the "Carnival Liberty" to Carnival Cruise Lines. This 110,000 gt vessel is the fourth of a series of sister ships being the evolution of the "Carnival Destiny" class and was built in the record time of 24 months (7 in the workshop, 9 in the building dock and 8 at the outfitting pier). The Cruise ship business unit's production programme proceeded in 2006 with the presentation, at the end of January, of the "Noordam", the last of four 82,000 gt vessels Fincantieri has built at Marghera for Holland America Line. With respect to the other "Vista" class vessels, the "Noordam" has an extra 35 cabins, partially different interior design solutions (in line with the HAL "Signature of Excellence" programme) and anticipates certain characteristics of the 86,000 gt "Signature" class.

In May 2006, in the Marghera yards, the "Carnival Freedom", for Carnival Cruise Lines, was launched and the "Queen Victoria", a 90,000 gt cruise liner for Cunard Line, was laid down. In the same month, in Monfalcone, the 113,000 gt "Crown Princess" was handed over to Princess Cruises, and a few days later her sister, the "Emerald Princess", was launched. In June, the 112,000 gt "Costa Concordia", the largest passenger ship ever built for the Italian fleet, was delivered to Costa Crociere.

In 2005, the Palermo yards completed their programme for the Greek Neptune Lines with the delivery of two 27,500 gt sister car carriers, the "Neptune Okeanis" and the "Neptune Thelisis", while in May the Ancona yards delivered the 36,000 gt cruise ferry "Moby Aki" to Moby. Launches in 2005 included two ferries, the "Finnstar" at Castellammare di Stabia and the "Finnmaid" at Ancona, which are part of an order from the Finnish Finnlines for five sister vessels, which will be the biggest and fastest ro-pax vessels in the world. In June 2006, another two ferries in this series were launched, the "Finnlady" at Stabia and the "Europalink" at Ancona.

Cruise ship (market share)



Nell'anno poi sono stati varati due traghetti ro-pax, "Finnstar" a Castellammare di Stabia e "Finnmaid" ad Ancona, che fanno parte di un ordine dell'armatore finlandese Finnliness per cinque unità gemelle, le più grandi e le più veloci finora costruite al mondo nella tipologia. A giugno del 2006 sono stati varati, rispettivamente a Stabia e ad Ancona, "Finnlady" e "Europalink", altri due traghetti di questa serie.

Nel corso del 2005 i cantieri militari sono stati impegnati su molteplici fronti. Sono proseguiti i programmi in corso per la Marina Militare italiana. Al Muggiano è continuato l'allestimento della portaerei "Cavour" e dello "Scirè", il secondo sommergibile del tipo U212A, risultato di una collaborazione industriale tra Italia e Germania, e sono state completate le prove in mare del gemello "Salvatore Todaro", consegnato alla Marina a marzo 2006.

A maggio e giugno sono state consegnate alla Marina peruviana le fregate "Lupo" e "Orsa" - ora denominate "Aguirre" e "Palacios" - dopo il completamento dei lavori di ripristino funzionale e di manutenzione della piattaforma e dei sistemi di bordo, effettuati presso lo stabilimento del Muggiano.

Ad ottobre è stato varato a Riva Trigoso, il cacciatorpediniere "Andrea Doria", classe "Orizzonte" - frutto della cooperazione tra le Marine e le industrie ita-



Il sommergibile "Scirè"
The submarine "Scirè"

Un pattugliatore della classe "Cigala Fulgosi"

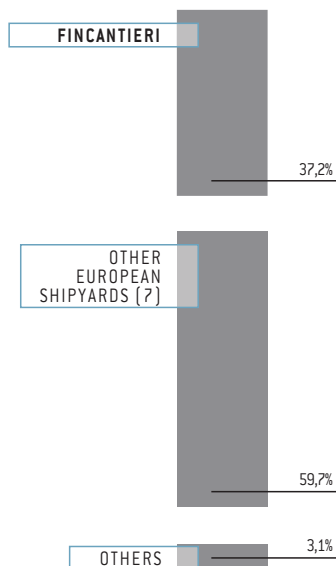
A "Cigala Fulgosi" class corvette



Ferries (market share)

Length over 150 m.

JULY 2006



In 2005 Fincantieri's naval yards were busy on several fronts.

Italian Navy programmes were carried forward. At the Muggiano yard, fitting out proceeded on the aircraft carrier "Cavour" and on the "Scirè", the second U212A type submarine, the result of an industrial alliance between Italy and Germany, while sea trials of its sister, the "Salvatore Todaro" (delivered to the Navy in March 2006), were completed.

In May and June, the frigates "Lupo" and "Orsa" – now renamed "Aguirre" and "Palacios" – were delivered to the Peruvian Navy following completion of functional restoration and maintenance of the platform and on-board systems at the Muggiano yards.

In October, the "Orizzonte" class destroyer "Andrea Doria", a joint development by the French and Italian Navies and shipyards, was launched in Riva Trigoso. Over the year, construction proceeded on the sister vessel, the "Caio Duilio".

In November, the "P61" patrol boat was handed over to the Armed Forces of Malta, having been built in the Muggiano yards in just 12 months from laying down to delivery. The vessel's design is a development of the "Diciotti" class, of which five are currently in service with the Italian Coast Guard. The P61 is the smallest patrol boat ever built with a heli-pad and a high-speed interception craft with a dedicated launching and hoisting ramp.

In April 2006, the "Gotlandia II", a high-speed ferry on order from the Swedish Rederi A.B. Gotland for its subsidiary Destination Gotland, was delivered. The vessel was built at the Riva Trigoso yard and fitted out at Muggiano. Design and construction of the vessel involved dual technologies, partly naval, as in a series of high-performance ferries built by Fincantieri in the second half of the Nineties

La portaerei "Cavour" al Muggiano The aircraft carrier "Cavour" at Muggiano





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

liane e francesi – e nell'anno è proseguita la costruzione dell'unità gemella "Caio Duilio".

A novembre è stato consegnato il pattugliatore P61, realizzato dallo stabilimento di Muggiano per le Forze Armate di Malta in soli 12 mesi dall'impostazione alla consegna. Il progetto della nave, la più piccola unità da pattugliamento finora realizzata al mondo con pista di atterraggio e imbarcazione veloce da intercettazione con scivolo di varo e alaggio dedicato, è derivato per evoluzione da quello della classe "Diciotti", cinque unità attualmente in servizio presso la Guardia Costiera italiana.

Nell'aprile 2006 è stato consegnato il traghetto ad alta velocità "Gotlandia II", commissionato dalla società svedese Rederi A.B. Gotland per la controllata Destination Gotland. L'unità è stata costruita nello stabilimento di Riva Trigoso e allestita al Muggiano. Per la progettazione e costruzione della nave sono state adottate tecnologie duali, in parte di derivazione militare, come già avvenuto con la serie di traghetti ad alte prestazioni costruiti da Fincantieri nella seconda metà degli anni Novanta.

Il fast ferry "Gotlandia II" The fast ferry "Gotlandia II"





Il cacciatorpediniere "Andrea Doria" nel cantiere di Riva Trigoso
The destroyer "Andrea Doria" at Riva Trigoso shipyard



I due cantieri, posizionati nel Nord Europa e nel Mediterraneo, assicureranno a Fincantieri il presidio delle aree in cui si concentra la maggior parte delle flotte





Art rendering del progetto "Marco Polo" elaborato da Camillo Costantini
Art rendering of the "Marco Polo" project by Camillo Costantini

di navi da crociera e di traghetti per il trasporto merci e passeggeri. Il mercato delle riparazioni e trasformazioni è stimato in forte crescita per i prossimi anni per effetto della pianificata espansione delle flotte e per la necessità degli armatori di effettuare interventi di trasformazione al fine di adeguare le navi già in esercizio agli standard di quelle di nuova generazione.

Il cantiere di Palermo nel 2005 ha eseguito lavori di riparazione su quasi settanta navi. Oltre al consistente refitting della nave da crociera "Pacific Star" di P&O Cruises Australia, completato in sole cinque settimane tra la fine di ottobre e la fine di novembre, Fincantieri ha eseguito a Palermo, tra la fine dell'anno e i primi mesi del 2006, lavori di riparazione e trasformazione che hanno interessato tre navi di Costa Crociere e la "Century" di Celebrity Cruises (Gruppo Royal Caribbean). La commessa per la ristrutturazione della "Century" ha comportato interventi strutturali di notevole portata, i più rile-

Ship repairs and conversions

The acquisition of a significant stake in Lloyd Werft's Bremerhaven yards (under an agreement formally sealed in May 2006), reflects the Company's strategy of strengthening its presence in the ship repairs and conversions market. By teaming up the German yards with Palermo, Fincantieri has taken an important step towards creating a major network of facilities capable of providing shipowners with a vast range of services covering a vessel's entire life-cycle. An operating base in the Caribbean is also being planned. With yards in both Northern Europe and the Mediterranean, Fincantieri thus consolidates its presence in the regions where most of the cruise fleets and cargo and passenger ferry fleets are concentrated. The repairs and conversions market is expected to see strong growth over the



Art rendering del progetto "Morpheus" elaborato da Tim Heywood
Art rendering of the "Morpheus" project by Tim Heywood

vanti mai eseguiti dal cantiere su una nave da crociera, ed è stata portata a compimento entro tempi significativamente contenuti. Oltre alla manutenzione allo scafo e agli impianti della nave, ha comportato lavori di modifica a 314 cabine con l'aggiunta di altrettante verande, l'aggiunta di 14 nuove suite e di 10 nuove cabine di diversa tipologia.

Mega - yacht

Alla fine del 2004 Fincantieri aveva annunciato la propria determinazione ad accedere al mercato dei mega - yacht attraverso un accordo con Benetti, leader mondiale nel settore. Nel 2005 l'azienda ha approfondito a tutto campo le tematiche specifiche del comparto, ha sviluppato un'estesa rete di contatti con armatori e broker e ha presentato agli appuntamenti più importanti del settore tre concept design elaborati da architetti di profilo internazionale: il progetto "Prospect" di 70 metri dello studio Laurent Giles Naval Architects, il progetto "Marco Polo" di 102 metri dello studio Costantini e il progetto "Morpheus" di 115 metri dello studio Tim Heywood Designs.

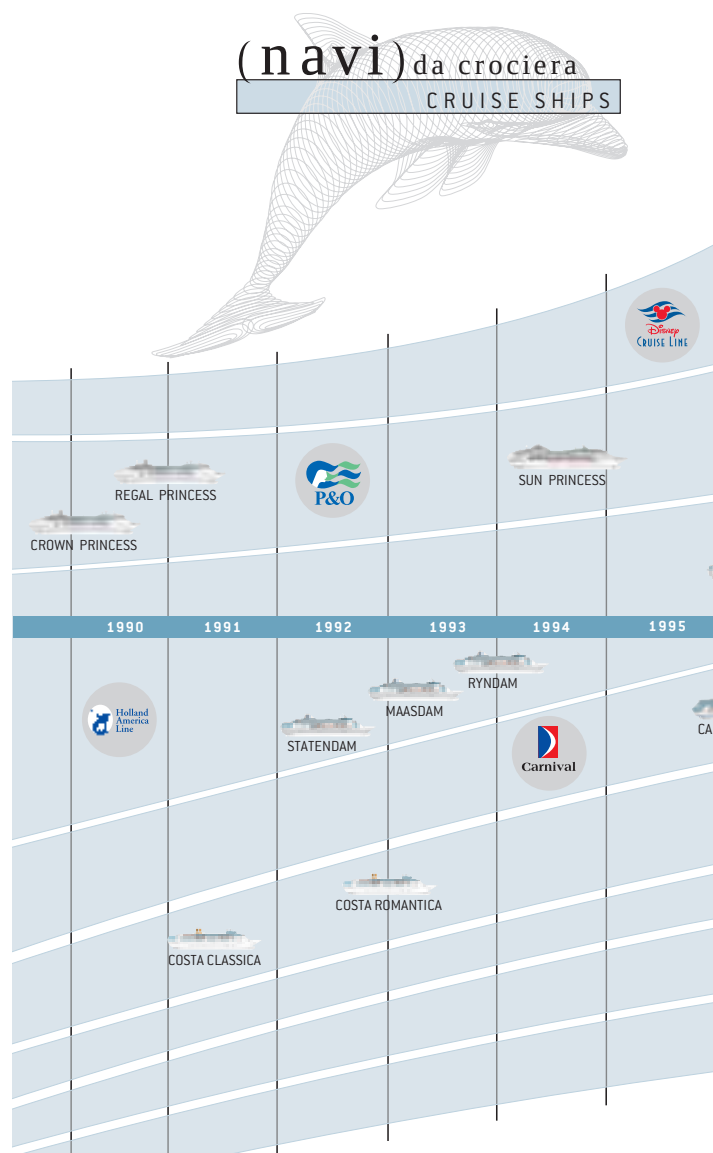
Questo impegno è stato coronato con la firma, nel maggio 2006, del contratto per la costruzione nel cantiere di Muggiano di un mega yacht di oltre 130 metri di lunghezza che, alla consegna, prevista nel 2010, sarà il più grande al mondo commissionato in anni recenti da un armatore privato.

La commessa segna l'entrata della cantieristica italiana nel mercato dei mega - yacht oltre i 70 metri e l'esordio di Fincantieri in un segmento di mercato esclusivo nel quale l'azienda potrà esprimere le capacità maturate nella realizzazione di unità complesse fortemente innovative, caratterizzate da un elevato contenuto progettuale e tecnologico. Fincantieri dispone di strutture produttive rispondenti alle specifiche esigenze della costruzione di megayacht e si avvale di un patrimonio di conoscenze, metodologie e tecnologie maturate anche nella progettazione e costruzione di navi militari, dal quale vengono mutate soluzioni fondamentali per eccellere nello sviluppo e nella realizzazione di unità da diporto di grandi dimensioni.

Sistemi e componenti navali

Il patrimonio di conoscenze e capacità maturate da Fincantieri ha indotto ad accorpare all'interno della nuova Direzione sistemi e componenti navali la pro-

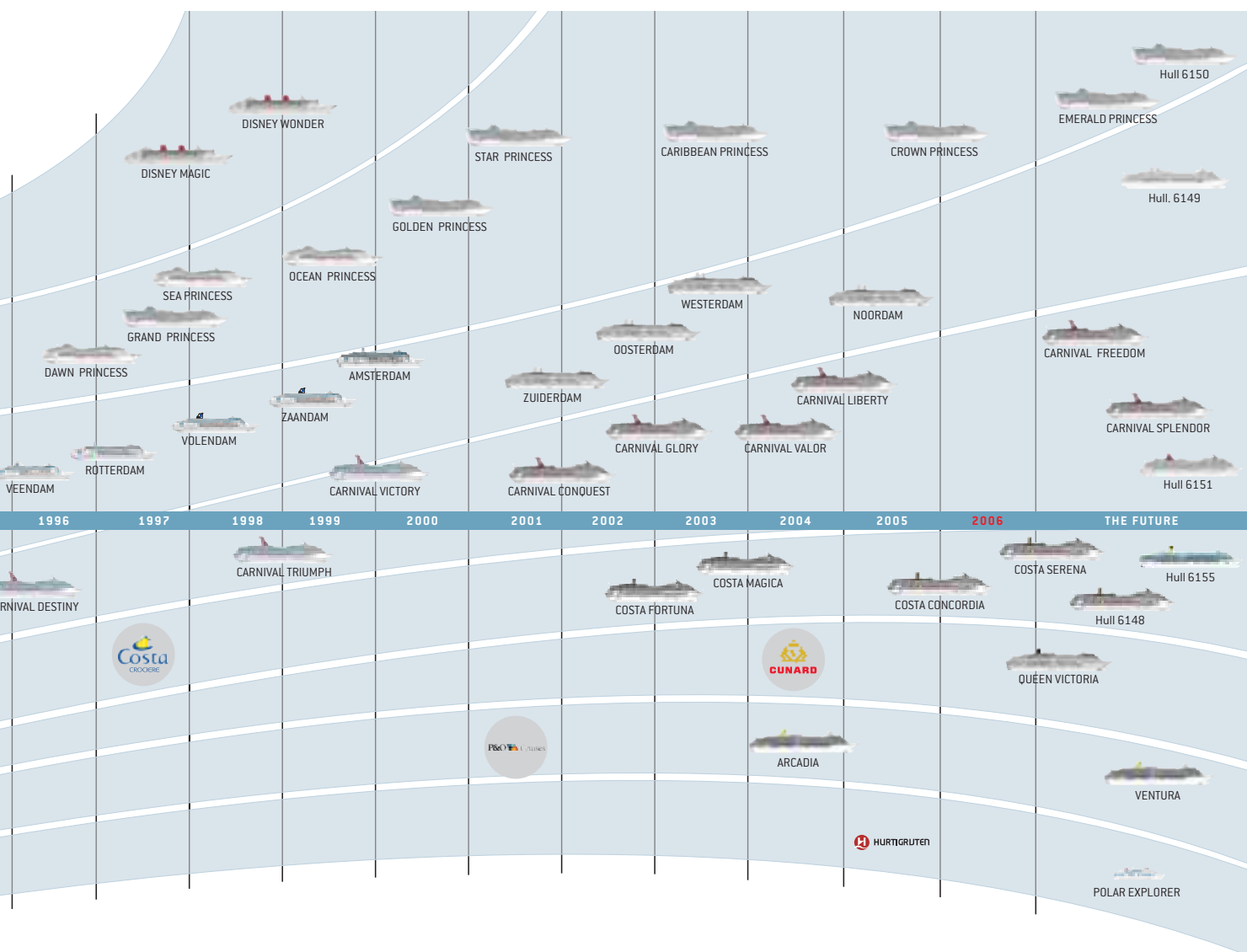
next few years to meet fleet renewal and expansion programmes and demand for the upgrading of vessels in service to new-generation standards. In 2005, the Palermo yards did repair work on nearly 70 vessels. In addition to the substantial refitting of the cruise ship "Pacific Star" for P&O Cruises Australia (completed in a mere five weeks in October/November), Fincantieri carried out repairs and conversions, over the end of 2005 and the start of 2006, on three Costa Crociere vessels and the "Century" for Celebrity Cruises [Royal Caribbean Group]. The substantial rebuilding of the "Century" involved the most extensive structural work the yard had ever done on a cruise vessel and was completed in a significantly short time-frame. In addition to maintenance of the hull and ship systems, 314 cabins were fitted with balconies and 14 new suites and 10 new style cabins were added.



Nel 2005 l'Isotta Fraschini Motori ha acquisito ordini per 125 motori (114 per applicazioni marine e 11 terrestri).



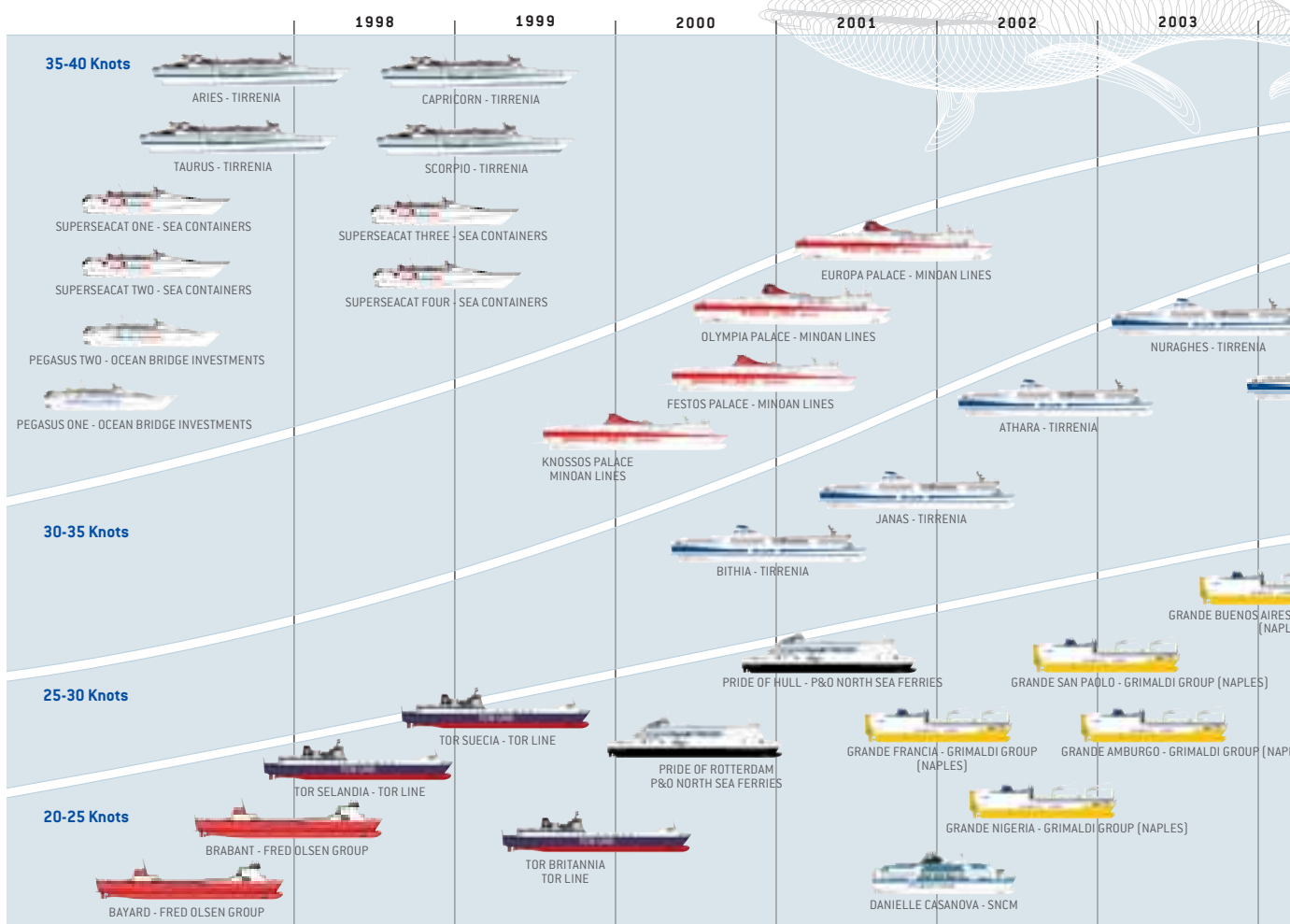
La nave da crociera "Costa Europa" nel cantiere di Palermo
The cruise ship "Costa Europa" at Palermo shipyard





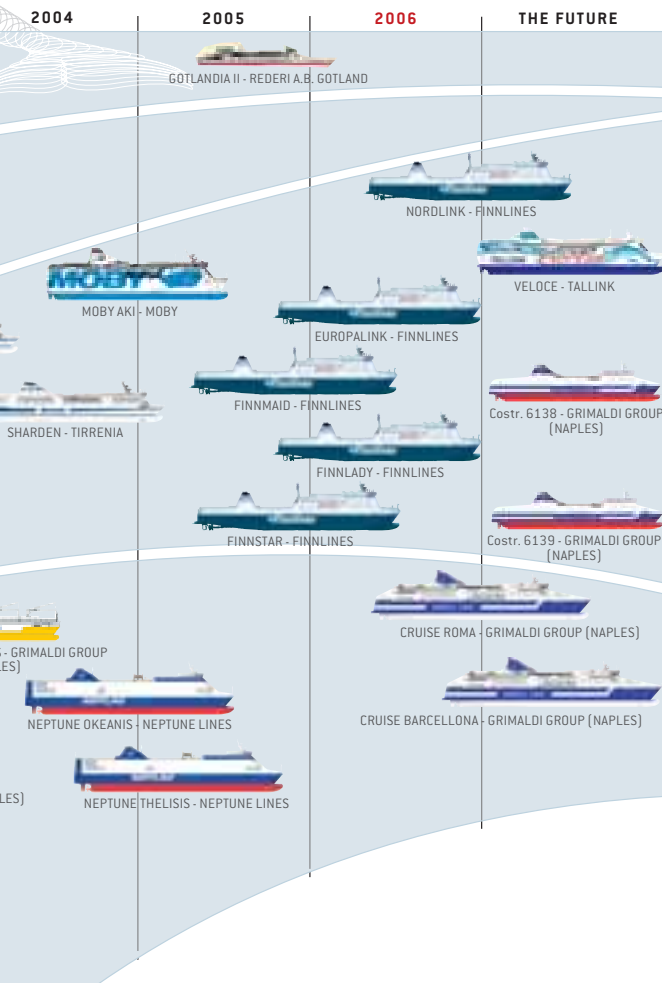
Art rendering di una fregata della classe "FREMM"
 Art rendering of a "FREMM" class frigate

(Ferries)





Dall'alto in basso: rendering della nave oceanografica per l'India e dell'unità polivalente da rimorchio per Rimorchiatori Riuniti
From the top to bottom: renderings of the oceanographic research vessel for India and of the multipurpose AHTS vessel for Rimorchiatori Riuniti



Mega-yachts

Having announced at the end of 2004 that it intended to enter the mega - yacht market through an alliance with Benetti, the world leader, in 2005 Fincantieri thoroughly explored all perspectives and elements of this challenging business and developed an extensive network of contacts with owners and brokers. At the major trade exhibitions, Fincantieri three concept designs developed for the Company by internationally renowned architects: the 70 metre "Prospect" by Laurent Giles Naval Architects, the 102 metre "Marco Polo" by Studio Costantini and the 115 metre "Morpheus" by Tim Heywood Designs.

These efforts were rewarded in May 2006 by a contract for the construction, at the Muggiano yard, of a mega - yacht of over 130 metres which, on delivery in 2010, will be the second largest privately owned modern yacht in the world.

This order marks Italian shipbuilding's entry to the market for mega yachts of over 70 m and Fincantieri's debut in an exclusive niche where it will be able to deploy the extensive knowledge derived from the design and construction of innovative high-tech vessels, incorporating advanced technologies and design concepts.

Fincantieri has manufacturing facilities that meet the specific requirements of mega-yacht construction and can count on a knowledge base, methods and technologies that were also developed for naval vessel design and construction, from which it will be possible to derive pivotal solutions to enhance, improve and create excellence in the development and production of mega yachts.

Marine systems and components

Fincantieri's new Marine Systems business unit now oversees Isotta Fraschini Motori, the mechanical products business and Fincantieri Marine Systems North America, which supplies Isotta engines and provides relative maintenance services for the North American market where it also sells the Company's other mechanical products. By combining mechanical and shipbuilding know-how, in fact, Fincantieri is now able to act as a component supplier and manufacturer of stabilizer, propulsion and energy generation systems. The mechanical products branch, which operates both in the marine (merchant and naval) and in the land application sector (steam turbines for power generation and mechanical drive), manufactures for Fincantieri Group and other customers and provides after-sales services.

In 2005, Fincantieri delivered six steam turbines, 15 stabilization systems, 3 propulsion systems with adjustable pitch propellers, 10 thrusters, 2 reduction gears and an integrated stabilization system.

In 2005, Isotta Fraschini Motori secured new orders for 125 engines (114 for marine and 11 for land applications).



Sintesi di Bilancio 2005*

*Summary of the Balance Sheet 2005**

L'andamento dell'esercizio 2005 registra per il sesto anno consecutivo un risultato positivo, consolidando la validità dell'approccio strategico e gestionale, adottato dalla Vostra Azienda, che associa ai successi di mercato una costante attenzione alle performance economiche e finanziarie.

L'elevato volume di ordinativi acquisito negli scorsi anni ha alimentato con continuità l'attività produttiva in tutti i comparti, generando un valore della produzione pari 2.218 Euro/milioni, in crescita di poco meno del 5% rispetto al 2004.

Il risultato economico registra un utile di Euro/milioni 48,5, in riduzione rispetto a quello eccezionale del 2004. Hanno contribuito a questa flessione: l'incremento di costo di alcuni prodotti e servizi di base – tra i quali l'acciaio, l'energia, le assicurazioni, in aggiunta alla dinamica fisiologica del costo del lavoro – che i produttori di navi non possono trasferire ai loro clienti attraverso i prezzi, soprattutto nel mercato statunitense che soffre della debolezza del dollaro nei confronti dell'euro.

La posizione finanziaria netta resta positiva [Euro/milioni 147,2], con una flessione rispetto all'anno precedente, in quanto nell'esercizio sono state consegnate, come da programma, due navi da crociera (contro le quattro del 2004), realizzando quindi minori incassi, che contrattualmente si concentrano alla consegna.

Al di là delle indicazioni, pur positive, di natura strettamente quantitativa, il 2005 è stato comunque un anno pieno di soddisfazioni per la Vostra Società.

Si è confermata ancora una volta la leadership mondiale di Fincantieri nel comparto delle navi passeggeri, da crociera e traghetti di grandi dimensioni, come dimostrano le commesse acquisite ed il programma in via di formalizzazione con il gruppo Carnival per la costruzione di altre sei nuove navi.

In campo militare l'Azienda ha moltiplicato gli sforzi commerciali nel mercato estero; attualmente sta partecipando a numerose gare e si spera che alcune possano essere definite in tempi brevi.

Per conservare la propria competitività e la propria leadership, Fincantieri è impegnata ad investire, con continuità, in ricerca e innovazione di prodotto e processo: a tale titolo nel corso del 2005 ha destinato Euro/milioni 47,2.

Sono state inoltre avviate iniziative per intensificare la crescita aziendale, promuovendo lo sviluppo di attività in settori contigui a quelli in cui la Società opera con successo; segnatamente la riparazione e la trasformazione di navi passeggeri, i mega yachts e i sistemi ed i compo-

2005 was the Company's sixth consecutive profit-making year thanks to a strategic and management approach that sees constant improvement of economic and financial performance as the basis of success on the market.

High volumes of new orders over recent years have continued to boost output in all divisions, with value of production in 2005 at Euro 2,218 million, a little less than 5% up on 2004.

At Euro 48.5 million, net profits were down on the exceptional figure for 2004 due to a combination of increases in certain raw materials and services (such as steel, energy, insurance and labour) that shipbuilders cannot pass on to customers through prices, especially US operators penalized by the weakness of the dollar against the euro.

Our net financial position is still positive (Euro 147.2 million), albeit down on the previous year due to scheduled delivery of two cruise vessels (against four in 2004), thus recording lower cash collection, which is contractually concentrated on deliveries.

However, aside the purely quantitative results (albeit positive), 2005 was an extremely satisfying year for your Company, which continued to consolidate its leadership in the passenger, cruise and large ferry vessel segment, as seen in the new orders and the production programme currently under definition with Carnival Group for another six vessels.

On the military front, the Company intensified its sales drive on international markets and is currently working on a number of tenders, some of which we hope will be adjudicated in the short term.

To maintain its competitive edge and leadership position, Fincantieri has committed to ongoing investment in product and process research and innovation, on which it spent Euro 47.2 million in 2005.

Other initiatives to boost growth focussed on promotion of businesses related to the Company's core activities, such as repairs and conversion of passenger vessels, mega-yachts and marine systems and components, where the Company can draw on expertise accumulated over many years.

A degree of re-organization was needed to effectively channel such experience and competencies within the framework of the ongoing campaign to improve the efficiency parameters

[*] 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 based on the financial statements of Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A. and those of Fincantieri Group, produced and duly filed as required by law.

nenti navali, avvalendosi delle competenze accumulate negli anni anche in questi settori.

Si è reso conseguentemente necessario adeguare l'assetto organizzativo al fine di concentrare le esperienze e le competenze, con l'obiettivo di focalizzare sempre di più la gestione sul costante miglioramento dei parametri di efficienza, indispensabili per mantenere l'Azienda competitiva.

Sono state così costituite la Direzione Sistemi e Componenti Navali, la Direzione Mega Yacht e la Direzione Generale Navi Mercantili, che governa la nuova Direzione Riparazioni e Trasformazioni oltre le preesistenti Direzioni Navi da Crociera e da Trasporto.

Benchè i dati del 2005 non siano ancora definitivi emerge, un rallentamento fisiologico della domanda di nuove costruzioni, attestatosi su 40 milioni Tslc. contro il record di 49 milioni Tslc. del 2004.

I mercati legati ai business consolidati di Fincantieri, navi da crociera e ferries, hanno mostrato un buon livello di attività.

Il 2005 infatti è stato, ancora una volta, un anno positivo per l'industria crocieristica: in base alle prime stime elaborate dalle maggiori associazioni di categoria in America ed Europa, il numero dei passeggeri trasportati potrebbe essere non lontano dai 14 milioni, con un incremento dell'8% rispetto allo scorso anno. Il Nord America si riconferma il mercato principale del settore con un incremento del numero dei passeggeri del 9,5% rispetto al 2004; anche in Europa si è registrata una crescita con la Gran Bretagna collocata al primo posto per numero di crocieristi, seguita da Germania ed Italia.

Le previsioni nel medio termine si confermano positive: esiste ancora un grande potenziale di mercato da sfruttare e le politiche di marketing delle compagnie armatoriali possono efficacemente contribuire a fare emergere con maggiore consistenza la domanda latente.

Il più accreditato analista del mercato, GP Wild, prevede, su base mondiale, una crescita media annua del numero dei passeggeri trasportati ancora dell'8% fino al 2014, anno in cui si dovrebbero superare i 27 milioni di crocieristi.

Al fine di sfruttare appieno la crescita del settore, i maggiori operatori hanno concretizzato nell'ultimo periodo importanti programmi di investimento, confermando l'interesse verso unità di tipo post-panamax ottimizzate in termini di redditività.

Gli ordini del 2005, una volta espletate le ultime formalizzazioni, andranno a configurare un portafoglio ordini pari a 30 navi per un valore di circa 17 Mldi \$, con un significativo incremento rispetto alle 22 navi, per complessivi 11 Mldi \$, del dicembre 2004; Fincantieri ne detiene una quota che si aggira intorno al 50%.

Nel comparto dei ferries, la domanda di nuove unità ha registrato nel 2005 un trend crescente soprattutto per quanto riguarda la richiesta di mezzi di dimensioni maggiori (lunghezza superiore ai 150 metri).

Nel corso dell'anno sono stati perfezionati complessivamente 20 ordini di ferries superiori ai 150 metri, contro i 16 del 2004 e l'Europa si è confermata ancora una volta leader in questo segmento di mercato, aggiudicandosi la totalità delle commesse. Il carico di lavoro a livello mondiale è detenuto per oltre un terzo della Società.

Per il futuro, l'elevata età della flotta che opera nel Mediterraneo, i maggiori vincoli normativi in tema di sicurezza dei mezzi e le iniziative in corso, finalizzate a spostare una quota del traffico stradale sul mare, dovrebbero sostenere la richiesta di nuove navi.

that can keep the Company competitive.

To this end, new business units were thus set up: Marine systems, Mega-yacht and Merchant shipbuilding division, the latter governing the new Ship repairs and conversions as well as the existing Cruise ship and Merchant ship business units. Although the figures for 2005 are not yet final, we recorded a slackening of demand for new vessels, which amounted to 40 million cgt compared against the 2004 record of 49 million cgt compared.

Fincantieri's consolidated markets - cruise ships and ferries - showed a fair degree of activity.

2005 was, in fact, another good year for the cruise ship industry, with provisional figures from the leading industry federations in America and Europe indicating that passengers transported may well be near to 14 million, up 8% on the previous year. North America was again the biggest market, with number of passengers up 9.5% on 2004. Europe too showed growth, with the UK being the leading market in terms of number of cruise passengers, followed by Germany and Italy.

Medium-term forecasts continue to look good. There is still huge potential that ship-owning companies can focus their marketing operations on to stimulate more of the latent demand.

The most authoritative analyst of this market, GP Wild, expects to see global average annual growth in numbers of transported passengers continue at 8% till 2014, by which time cruise customers should top 27 million.

To exploit growth in this industry to the full, major operators have recently put important investment programmes in place, thus confirming interest in post-panamax units optimized in terms of profitability.

New orders in 2005, pending formalities fulfilled, will total some 30 vessels worth around \$17 billion, a marked improvement on the 22 vessels (\$11 billion) in December 2004; Fincantieri's share is around 50%.

In the ferries segment, demand for new vessels grew in 2005, especially for larger units (more than 150 metres long).

Over the year there were 20 orders for ferries over 150 metres, against 16 in 2004, and Europe once again took the lead by securing all of the contracts. Fincantieri has over a third of the global workload in this segment.

Demand for new vessels in the future should be buoyed up by the advanced age of the fleet operating in the Mediterranean, tightening of safety legislation and initiatives to switch traffic volumes from road to sea transport.

On the naval front, 2005 saw certain signs of recovery, as many navies need to renew their fleets.

The liveliness of this particular market was seen in the numerous international tenders called by navies whose requirements cannot be met by industry in their own countries.

There remains the problem of actually securing orders, however, in that tight defence budgets often scale down and/or postpone renewal programmes.

The prospects for the refitting segment are looking fairly

In ambito militare si sono percepiti nel 2005 segnali di ripresa in funzione dell'interesse e, soprattutto, dell'esigenza di molte Marine Militari di rinnovare le proprie flotte.

La vivacità del mercato è confermata dalle numerose gare internazionali avviate in particolare da Marine che non sono in grado di soddisfare le proprie esigenze attraverso l'industria nazionale.

Restano tuttavia confermate le difficoltà di concretizzare ordini, in quanto le ristrettezze dei budget destinati dai singoli Stati alle spese della difesa portano spesso a ridimensionamenti e/o slittamenti dei programmi di rinnovo.

Si aprono di contro discrete prospettive nel comparto dei refitting, perchè la citata carenza di mezzi finanziari impone a taluni paesi il ricorso a naviglio di seconda mano.

Relativamente ai citati settori contigui in cui la Società opera con successo, il cantiere di Palermo è stato coinvolto in lavori di refurbishment per navi di Costa Crociere e si accinge a dare esecuzione all'accordo con Celebrity Cruises (gruppo Royal Caribbean Cruises) per l'ammodernamento della nave da crociera "Century", intervento complesso e di elevato valore, che prevede l'aggiunta di nuove cabine e la ridefinizione degli spazi pubblici interni.

Nella logica di presidiare direttamente le principali aree geografiche di operatività delle navi da crociera, consentendo agli armatori la minimizzazione dei costi di fermo nave, sono in corso da tempo negoziati per l'acquisizione di partecipazioni azionarie nel cantiere tedesco Lloyd Werft – operatore di primo livello nel settore, che può contare su una favorevole posizione geografica, baricentrica rispetto ai traffici passeggeri del Mare del Nord – e nel cantiere Grand Bahama di Freeport nei Caraibi.

L'obiettivo è quello di creare un vero e proprio network attraverso il quale fornire ai clienti un'attività di service organica e articolata, in grado di accompagnare la nave nell'arco di tutta la sua vita. Anche in questo settore la strategia è quella di assicurare a Fincantieri la leadership mondiale.

Per ciò che riguarda i mega-yachts, Fincantieri ha avviato numerose attività in ambito commerciale, progettuale e organizzativo.

Oltre a creare un'estesa rete con i principali operatori del settore, sono state impostate alcune attività di marketing e comunicazione tra cui la partecipazione, con un proprio spazio espositivo, al Monaco Yacht Show di Montecarlo, uno degli appuntamenti più importanti del settore a livello mondiale, nel corso del quale Fincantieri ha presentato in anteprima due "concept design" elaborati insieme a studi di progettazione di levatura internazionale.

In corso d'anno sono stati anche avviati, insieme al partner Benetti, una serie di programmi nel campo della ricerca e della formazione basati sulla condivisione del know-how nelle rispettive aree di eccellenza.

Il 2005 è stato un anno caratterizzato da segnali positivi sul fronte della domanda e da intense relazioni commerciali con i clienti. La complessità delle clausole finanziarie, accessorie dei contratti di fornitura, ha condizionato la stipula degli accordi, il cui perfezionamento, infatti, in alcuni casi è slittato all'esercizio in corso.

In particolare con riferimento ai singoli settori di attività, i principali eventi sono riportati di seguito.

- Nel Mercantile si consuntivano ordini complessivi per 1.021 milioni di Euro.

positive, on the other hand, as the aforementioned lack of financial resources is forcing some countries to buy second-hand vessels.

Regarding these related sectors, where the Company is working successfully, the Palermo yards are refurbishing vessels for Costa Crociere and are about to implement an agreement with Celebrity Cruises (Royal Caribbean Cruises Group) to upgrade its "Century" cruise ship, a complex and costly operation involving addition of cabins and new layouts for public areas.

To operate directly in the geographical regions relevant to its cruise ship business and thus offer shipowners minimum idle-time costs, the Company has been negotiating for some time to acquire shares in the German Lloyd Werft shipyards – a major player in the sector perfectly situated in relation to North Sea passenger traffic – and in the Grand Bahama yards in Freeport in the Caribbean. The aim here is to create a network that can provide clients with service throughout a vessel's entire life cycle. Here too, Fincantieri's strategy is geared to targeting world leadership.

Regarding mega-yachts, Fincantieri is engaged in numerous commercial, design and organizational activities. In addition to building a wide-reaching network with the main operators in this sector, the Company initiated a number of marketing and communication activities, including a stand at the Monaco Yacht Show in Montecarlo, one of the key events in the international calendar. Fincantieri previewed two concept designs developed with internationally renowned design firms.

Further, a series of research and training programmes based on sharing of know-how in our respective fields of excellence were started up with our partner Benetti.

2005 was also a good year in terms of demand and commercial relations with clients were intense. In some cases, the complexity of the financial and accessory clauses of supply contracts delayed actual execution of agreements till the current year.

New orders in the business areas were as follows:

- Merchant ship recorded orders worth Euro 1,021 million.

These included two new cruise ships orders: one 112,000 ton vessel for Carnival Corporation and one cruise ferry for the Norwegian OVDS, which consolidates Fincantieri as a primary supplier for Northern European operators.

The good results posted by Merchant ship in 2004 were improved on in 2005, with four new advanced technology and services ferries for Grimaldi Napoli and one 36,000 ton cruise ferry for the Estonian Tallink, destined to the navigation in the Baltic sea.

- In the Naval vessel area, growth on international markets continued, with refitting contracts for two frigates for the Peruvian Navy. There was only postponement till 1st quarter 2006, on the other hand, for the long-awaited formal execution of the construction order for the first batch out of ten Multi-mission frigates (FREMM) for the Italian Navy, which the government has already undertaken to finance the first part

Per le navi da crociera si segnalano 2 nuove acquisizioni: 1 unità da 112.000 tonnellate per Carnival Corporation e 1 cruise ferry per l'Armatore norvegese OVDS, grazie al quale si consolida il ruolo di Fincantieri come fornitore di riferimento per importanti operatori del nord Europa.

Per le navi da trasporto si registra un miglioramento degli importanti risultati del 2004, acquisendo 4 traghetti ad alto contenuto di tecnologia e servizi per l'Armatore Grimaldi Napoli ed 1 cruise ferry da 36.000 tonnellate per la società estone Tallink, destinato alla navigazione nel mar Baltico.

- Nel Militare prosegue la crescita nei mercati internazionali assicurandosi contratti per il refitting di 2 fregate destinate alla Marina Militare Peruviana. Slitta invece ai primi mesi del 2006 l'atteso perfezionamento dell'ordine relativo alla prima tranche per la costruzione di 10 Fregate Multimissione (FREMM) per la Marina Militare Italiana, a fronte del quale esiste già, da parte del governo italiano, l'impegno per la copertura finanziaria della prima parte del progetto.

- I Sistemi e Componenti hanno consuntivato ordini per 48 milioni di Euro, segnando un + 15% rispetto al 2004 ed incrementando, rispetto allo stesso periodo, di ben il 50% la quota destinata a terzi.

- Le Riparazioni e Trasformazioni navali, con ordini pari a 53,2 milioni di Euro, registrano un pratico raddoppio rispetto all'esercizio precedente; l'incremento è dipeso dalla acquisizione di importanti lavori di refitting su 4 unità della Costa Crociere e da un complesso intervento sulla "Century", che inaugura il rapporto tra Fincantieri e Royal Caribbean Cruises, secondo operatore mondiale dell'industria crocieristica.

Gli ordini acquisiti nel 2005 assicurano un backlog totale di 4.484 milioni di Euro, pari a più di 2 anni di carico di lavoro.

Il valore degli ordini in portafoglio (valore totale delle commesse ancora da consegnare) si attesta a quota 7.797 milioni di Euro, in crescita di 212 milioni rispetto al valore del 2004.

of the project.

- *The Marine systems area recorded new orders worth Euro 48 million, up 15% on 2004, while the share of work for third parties rose by 50% on the same period.*

- *Ship repairs and conversions, with orders worth Euro 53.2 million, nearly doubled its previous year's performance; the increase was due to major refitting orders for four Costa Crociere vessels and a complex operation on the "Century", marking Fincantieri's first job for Royal Caribbean Cruises, the world's no. 2 cruise operator.*

New orders in 2005 assure a total backlog of Euro 4,484 million, which represents a workload of more than two years.

The value of the order book (total value of orders to deliver) thus stands at Euro 7,797 million, up Euro 212 million on 2004.

Andamento economico, patrimoniale e finanziario*

Economic and financial performance*

(Euro/milioni)	2004	2005
VALORE DELLA PRODUZIONE	2.176,5	2.268,8
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	171,2	156,1
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	135,7	111,4
RISULTATO ANTE IMPOSTE	152,0	104,7
RISULTATO ECONOMICO	101,1	51,1
CAPITALE INVESTITO NETTO	421,6	620,6
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	-278,3	-126,7

(Euro/million)	2004	2005
VALUE OF PRODUCTION	2.176,5	2.268,8
GROSS OPERATING MARGIN	171,2	156,1
OPERATING RESULT	135,7	111,4
EARNINGS BEFORE INCOME TAX	152,0	104,7
NET PROFIT	101,1	51,1
NET INVESTED CAPITAL	421,6	620,6
NET FINANCIAL POSITION	-278,3	-126,7

Il 2005 è stato caratterizzato, come atteso, dal permanere di una situazione di instabilità socio-economica internazionale, che ha alimentato la crescita del costo dei prodotti di base, primo fra tutti l'acciaio, delle fonti energetiche e dei servizi esterni, in particolare le assicurazioni. Sul fronte interno hanno invece pesato gli sforzi sostenuti per lo sviluppo delle nuove unità prototipali, costruzioni che tuttavia permettono a Fincantieri di affermarsi sempre più sui mercati internazionali come fornitore di riferimento nel segmento emergente delle navi da trasporto con elevato contenuto tecnologico e di servizio.

L'effetto combinato di tali fattori ha determinato inevitabilmente una contrazione dei margini rispetto al 2004, contrazione che tuttavia è stata contenuta attraverso un'efficace gestione operativa che ha consentito alla Società di confermare positivi risultati economici e di guardare con rinnovato ottimismo alle sfide del futuro.

As foreseen, 2005 was characterized by continuing socio-economic instability throughout the world, thus compounding the growth in raw material costs, above all that of steel, energy and services (insurance in particular).

In Italy, the Company sustained the costs of developing new prototype vessels, which enable Fincantieri to raise its profile on international markets as a primary supplier in the emerging high-technology and advanced service merchant ship segment.

The combined effect of such factors inevitably eroded profits with respect to 2004, a downturn that was contained by effective operating management, allowing the Company to post positive results and face the challenges of the future with renewed optimism.

* 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, Gestione Bacini La Spezia SpA, Fincantieri Holding BV (NL) e Fincantieri Marine Systems Inc. (USA).

* Based on data from the Group's consolidated financial statements, covering the Group parent company FINCANTIERI SpA, its subsidiaries Isotta Fraschini Motori SpA, Orizzonte Sistemi Navali SpA, CETENA SpA, Bacini di Palermo SpA, Gestione Bacini La Spezia SpA, Fincantieri Holding BV (NL) and Fincantieri Marine Systems Inc. (USA)

Conto Economico

Profit and Loss Account (consolidated)

(Euro/milioni) • (Euro/Million)	2004	2005
Ricavi • Revenues	2.170,4	2.265,9
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		
<i>Increases in fixed assets from internal production</i>	6,1	2,9
VALORE DELLA PRODUZIONE • VALUE OF PRODUCTION	2.176,5	2.268,8
Consumi di materie e servizi esterni		
<i>Consumption of materials and external services</i>	- 1.609,5	- 1.702,9
VALORE AGGIUNTO • ADDED VALUE	566,8	565,9
Costo del lavoro • Labour costs	- 395,6	- 409,8
MARGINE OPERATIVO LORDO • GROSS OPERATING MARGIN	171,2	156,1
Ammortamenti • Depreciation	- 53,2	- 56,2
Altri stanziamenti rettificativi • Other provisions	- 3,2	- 0,3
Stanziamenti a fondi rischi e oneri		
<i>Allocations to the provision for contingencies</i>	- 15,5	- 19,7
Saldo proventi e oneri diversi • Sundry income and expenses	36,5	31,5
RISULTATO OPERATIVO • OPERATING RESULT	135,7	111,4
Proventi e oneri finanziari • Financial income and expenses	7,1	3,2
Rettifiche di valore di attività finanziarie		
<i>Adjustments to financial assets</i>	6,6	5,3
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE		
EARNINGS BEFORE EXTRAORDINARY INCOME AND EXPENSES AND INCOME TAX	149,4	119,9
Proventi ed oneri straordinari • Extraordinary income and expenses	2,6	- 15,3
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE • EARNINGS BEFORE INCOME TAX	152,0	104,7
Imposte dell'esercizio • Income tax for the year	- 50,9	- 53,6
RISULTATO ECONOMICO • NET PROFIT	101,1	51,1

- **VALORE DELLA PRODUZIONE:** si attesta a quota 2.268,8 Euro/milioni, in crescita del 4,3% rispetto al valore 2004. Tale incremento è conseguenza dell'intensa attività produttiva, necessaria per realizzare le numerose commesse in portafoglio ed è stato ottenuto anche grazie ad un efficiente sfruttamento della capacità produttiva interna e dell'indotto, attraverso la leva degli appalti.
- **Consumi di materie e servizi esterni:** si incrementano del 5,8%, in misura più che proporzionale rispetto al fatturato, principalmente a causa del già accennato aumento del costo delle materie prime e dei servizi esterni.
- **VALORE AGGIUNTO:** pari a 565,9 milioni di Euro, rappresenta il 24,9% del Valore della produzione, in leggera flessione (-1,6%) rispetto al valore 2004.
- **Costo del lavoro:** ammonta a 409,8 milioni di Euro con un incidenza sul Valore della produzione del 18,1%, e con un incremento del 3,6% rispetto al 2004.
- **MARGINE OPERATIVO LORDO:** raggiunge quota 156,1 milioni di Euro, confermando l'attesa riduzione rispetto al 2004, ma comunque pari al 6,9% del Valore della produzione.

- **VALUE OF PRODUCTION:** standing at Euro 2,268.8 million, the 4.3% increase on 2004 was the result of intense activity on numerous orders and efficient use of internal and external production capacities.
- **Consumption of materials and external services:** up 5.8%, which tops the trend in sales, mainly due to the aforementioned increase in raw materials and external services costs.
- **ADDED VALUE:** at Euro 565.9 million, this is 24.9% of value of production, slightly down (1.6%) on 2004.
- **Labour costs:** amounting to Euro 409.8 million, which is up 3.6% on 2004 and with an incidence of 18.1% on the value of production.
- **GROSS OPERATING MARGIN:** at Euro 156.1 million, the decrease on 2004 was expected but the value is in any case 6.9% of value of production.
- **Depreciation:** at Euro 56.2 million, this is up Euro 3.0 million on 2004 in line with investment programmes initiated in previous periods to upgrade production infrastructure and IT

- Ammortamenti: pari a 56,2 milioni di Euro, con un incremento di 3,0 rispetto al 2004, sono coerenti con i programmi d'investimento avviati negli esercizi precedenti, tesi sia al rafforzamento delle infrastrutture al servizio della produzione che dei sistemi informativi a supporto dei processi chiave del Gruppo.
 - Altri stanziamenti rettificativi: valgono 0,3 milioni di Euro, in riduzione rispetto ai 3,2 milioni di Euro del 2004, e sono tali da allineare i crediti al loro valore di presumibile realizzo.
 - Stanziamenti ai fondi rettificativi ed a fondi rischi ed oneri: pari a 19,7 milioni di Euro, in crescita di 4,1 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio, riflettono sostanzialmente la dinamica di accantonamento al fondo garanzia.
 - Saldo proventi e oneri diversi: si registra un saldo positivo per 31,5 milioni di Euro con uno scostamento negativo di 5,0 milioni di Euro rispetto al 2004, riconducibile a minori contributi.
 - RISULTATO OPERATIVO: pari a 111,4 milioni di Euro consente di realizzare un ROS (return on sales) del 4,9% da ritenersi soddisfacente, considerato l'attuale contesto competitivo, ma in diminuzione rispetto all'esercizio precedente.
 - Proventi e oneri finanziari: evidenziano un saldo positivo di 3,2 milioni di Euro a fronte dei 7,1 milioni di Euro consuntivati nel 2004. Tale variazione negativa è da imputarsi principalmente ad oneri per 4,4 milioni di Euro relativi alla cancellazione di crediti finanziari e da perdite su cambi per 2,5 milioni di Euro dovute essenzialmente alla competenza economica degli effetti relativi ai contratti di copertura su cambi. Le partite negative sono state mitigate da un incremento degli interessi attivi maturati nella gestione di breve periodo della tesoreria pari a 5,8 milioni di Euro.
 - Rettifiche di valore di attività finanziarie: pari a 5,3 milioni di Euro, relative alla rivalutazione della partecipazione in Horizon SAS, detenuta da Orizzonte Sistemi Navali.
 - Proventi e oneri straordinari: cifrano -15,3 milioni di Euro, che si confrontano con un valore positivo di 2,6 milioni di Euro dell'esercizio 2004. Il saldo negativo del 2005 sconta soprattutto accantonamenti tesi a fronteggiare possibili oneri per rischi su cambi e per altri eventi connessi con gli organici.
 - Imposte dell'esercizio: ammontano a 53,6 milioni di Euro, in crescita di 2,7 milioni di Euro rispetto all'anno precedente. Infatti, mentre la più bassa base imponibile ha determinato la riduzione delle imposte correnti da Euro/milioni 99,5 del 2004 ai 25,4 del 2005, il parziale utilizzo di fondi "tassati" ha comportato la riduzione dei crediti per imposte anticipate, la cui iscrizione aveva determinato nel 2004 un beneficio di Euro/milioni 48,0.
- RISULTATO ECONOMICO: raggiunge quota 51,1 milioni di Euro, pari al 2,3% del Valore della produzione.

systems serving the Group's key processes.

- *Other provisions: these amounted to Euro 0.3 million, down Euro 3.2 million on 2004, and were made to bring receivables into line with their expected realisable value.*
 - *Allocations to the provision for contingencies: amounting to Euro 19.7 million, up Euro 4.1 million on the previous year, this refers mainly to the warranty fund.*
 - *Sundry income and expenses: this is a positive balance of Euro 31.5 million, down Euro 5.0 million on 2004 due to a decrease in grants.*
 - *OPERATING RESULT: at Euro 111.4 million, this gives a ROS (return on sales) of 4.9%, which may be deemed satisfactory given the current competitive scenario, albeit down on the previous year.*
 - *Financial income and expenses: this shows a positive balance of Euro 3.2 million against Euro 7.1 million in 2004; the decrease mostly refers to Euro 4.4 million for cancellation of financial receivables and Euro 2.5 million for foreign exchange losses mainly related to hedging contracts. These negative movements were offset by an increase in interest income from short term liquid funds (Euro 5.8 million).*
- Adjustments to financial assets: amounting to Euro 5.3 million, this item refers to revaluation of the Orizzonte Sistemi Navali's investment in Horizon SAS.*
- *Extraordinary income and expenses: this amounts to a negative Euro 15.3 million (against a positive Euro 2.6 million in 2004). The negative balance for 2005 is largely due to provisions against possible foreign exchange risks and personnel-related events.*
 - *Income tax for the year: Euro 53.6 million, up Euro 2.7 million on the previous year. While the lower taxable income caused a decrease in current taxes from Euro 99.5 million in 2004 to Euro 25.4 million in 2005, partial appropriation from "taxed" reserves reduced prepaid tax receivables, statement of which in 2004 had given rise to an Euro 48.2 million benefit.*
- NET PROFIT: moves to Euro 51.1 million, or 2.3% of value of production.*

Struttura Patrimoniale di Gruppo

Balance Sheet (consolidated)

(Euro/milioni) • (Euro/Million)	31.12.2004	31.12.2005
IMMOBILIZZAZIONI • FIXED ASSETS		
Immobilizzazioni immateriali • <i>Intangible fixed assets</i>	19,3	20,7
Immobilizzazioni materiali • <i>Tangible fixed assets</i>	355,1	363,9
Immobilizzazioni finanziarie • <i>Financial fixed assets</i>	181,2	124,1
TOTALE • TOTAL	555,6	508,7
CAPITALE D'ESERCIZIO • CURRENT ASSETS		
Rimanenze di magazzino • <i>Inventories</i>	199,9	205,3
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione		
<i>Work in progress on orders</i>	3.129,5	3.110,5
Crediti commerciali • <i>Trade receivables</i>	412,8	391,5
Altre attività • <i>Other assets</i>	394,2	424,8
Acconti per fatture emesse su lavori in corso [-]		
<i>Advances on invoices for work in progress [-]</i>	- 3.190,6	- 2.651,4
Acconti per anticipi da clienti [-] • <i>Advances from customers [-]</i>	- 215,5	- 241,3
Debiti commerciali verso fornitori [-] • <i>Trade payables [-]</i>	- 467,9	- 679,6
Fondi rischi e oneri diversi [-]		
<i>Provisions for contingencies and other charges [-]</i>	- 137,6	- 143,8
Altre passività [-] • <i>Other liabilities [-]</i>	- 231,3	- 191,1
TOTALE • TOTAL	- 106,5	224,9
CAPITALE INVESTITO (dedotte passività d'esercizio)		
INVESTED CAPITAL (less current liabilities)	449,1	733,6
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO [-]		
EMPLOYEE SEVERANCE INDEMNITY [-]	- 105,2	- 113,0
FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE • NET CAPITAL REQUIREMENT	343,9	620,6
COPERTO CON: • COVERED BY:		
CAPITALE PROPRIO • SHAREHOLDERS' EQUITY		
Capitale sociale versato • <i>Share capital (paid in)</i>	337,1	337,1
Riserve e risultati a nuovo • <i>Reserves and profits (losses) carried forward</i>	261,7	359,1
Utile d'esercizio • <i>Profit for the year</i>	101,1	51,1
TOTALE • TOTAL	699,9	747,3
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA • NET FINANCIAL POSITION		
Debiti finanziari a medio/lungo termine		
<i>Medium/long-term financial payables</i>	136,5	102,4
Leasing finanziario • <i>Financial leasing</i>	-	11,0
Crediti finanziari a medio/lungo termine [-]		
<i>Medium/long-term financial receivables [-]</i>	- 77,7	- 88,9
TOTALE • TOTAL	58,8	24,5
Debiti finanziari a breve • <i>Short-term financial payables</i>	103,0	89,0
Disponibilità e crediti finanziari a breve [-]		
<i>Cash and short-term financial receivables [-]</i>	- 517,8	- 240,2
TOTALE • TOTAL	- 414,8	- 151,2
TOTALE • TOTAL	- 356,0	- 126,7
Totale copertura • <i>Total cover</i>	343,9	620,6

La situazione patrimoniale evidenzia un sensibile incremento del fabbisogno netto di capitale (276,7 Euro/milioni), da attribuirsi al capitale di esercizio il cui aumento (331,4 Euro/milioni) è solo parzialmente temperato dalla flessione del fabbisogno per attività immobilizzate (46,9 Euro/milioni).

Analizzando le voci che hanno maggiormente contribuito ai suddetti andamenti – e premesso che sono stati esposti nella posizione finanziaria netta sia i crediti che i debiti connessi con le operazioni con cui vengono liquidati i contributi alla produzione, riclassificando per omogeneità di confronto i dati del 2004 – si osserva quanto segue:

- l'incremento delle immobilizzazioni materiali - con ammortamenti degli impianti più elevati degli investimenti - è dovuto all'acquisizione dell'edificio della sede della Capogruppo, la cui operazione di leasing è rappresentata con il "metodo finanziario";
- le immobilizzazioni finanziarie presentano un decremento imputabile essenzialmente allo smobilizzo anticipato di crediti verso clienti;
- il capitale di esercizio ha registrato un incremento di Euro/milioni 331,4 dovuto essenzialmente alle minori consegne di navi da crociera;
- l'aumento del fondo trattamento di fine rapporto registrato alla fine del 2005 è conseguente al normale accantonamento di competenza ed al ridotto numero di esodi avvenuti durante l'anno.

I suddetti andamenti hanno determinato una diminuzione di 229,3 Euro/milioni della posizione finanziaria netta che permane comunque positiva per Euro/milioni 126,7.

The Company's balance sheet shows an appreciable increase in net capital requirement (Euro 276.7 million) for working capital, where the increase (Euro 331.4 million) is only partially offset by the reduction in the requirement for fixed assets (Euro 46.9 million).

Before passing on to the changes in balance sheet items largely responsible for the trend outlined above, it should be remembered that the net financial position takes into account both receivables and payables arising from operations whereby production subsidies are paid. The figures for 2004 have been reclassified for the sake of comparison.

- *The increase in tangible fixed assets – with depreciation of plants being higher than investments – is due to the acquisition of the property housing the parent company's headquarters, the leasing operations of which are stated based on the finance lease method.*
- *Financial fixed assets show a decrease due mainly to advance collection of trade receivables.*
- *Working capital shows an increase of Euro 331.4 million, largely due to fewer cruise ship deliveries.*
- *The increase in employee severance indemnity posted at the end of 2005 reflects the normal charge for the year and the reduction in the number of severances over the year.*

The movements detailed above caused a Euro 229.3 million decrease in the net financial position, which is still on the positive side however (Euro 126.7 million).

Rendiconto Finanziario di Gruppo

Statement of cash-flow (consolidated)

(Euro/milioni) • (Euro/Million)	2004	2005
FLUSSO MONETARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE • CASH FLOWS FROM INCOME MANAGEMENT		
Utile del periodo • Profit for the year	101,1	51,1
Ammortamenti • Depreciation	53,2	56,2
Plus (–) o minusvalenze (+) da realizzo di immobilizzazioni		
Capital gains (–) or losses (+) on disposal of fixed assets	– 1,9	– 0,2
Rivalutazioni (–) o svalutazioni (+) di immobilizzazioni		
Revaluations (–) or writedowns (+) of fixed assets	– 6,6	– 5,3
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		
Net change in employee severance indemnity fund	– 0,2	– 7,8
TOTALE • TOTAL	145,6	109,6
VARIAZIONE DEL CAPITALE D'ESERCIZIO • CHANGES IN CURRENT ASSETS		
Rimanenze di magazzino • Inventories	– 2,0	– 5,4
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione • Work in progress on orders	– 257,5	19,0
Crediti commerciali • Trade receivables	20,2	21,3
Altre attività • Other assets	– 63,9	– 30,6
Acconti per fatture emesse su lavori in corso • Advances on invoices for work in progress	643,8	– 539,2
Acconti per anticipi da clienti • Advances for customers	0,7	25,8
Debiti commerciali verso fornitori • Trade payables	– 194,4	211,7
Fondi rischio e oneri diversi • Provisions for contingencies and other charges	– 13,2	6,2
Altre passività • Other liabilities	50,0	– 40,2
TOTALE • TOTAL	183,7	– 331,4
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO • CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES	329,3	– 221,8
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
CASH FLOWS FROM INVESTMENTS IN FIXED ASSETS		
Investimenti in immobilizzazioni immateriali • Investments in fixed assets intangible	– 9,6	– 11,7
Investimenti in immobilizzazioni materiali • Investments in fixed assets tangible	– 50,1	– 55,7
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie • Investments in fixed assets financial	– 59,1	– 2,4
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni		
Disposal price or repayment price of fixed assets	28,3	66,0
TOTALE • TOTAL	– 90,5	– 3,8
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO • CASH FLOWS FROM FINANCIAL ACTIVITIES		
Nuovi finanziamenti • New loans	4,5	17,9
Conferimento dei soci • Contributions from shareholders	–	–
Contributi in conto capitale • Grants to capital account	–	–
Rimborsi di finanziamenti (–) • Repayment of loans (–)	– 0,2	– 52,2
Rimborsi di capitale • Repayment of capital	–	–
TOTALE • TOTAL	4,3	– 34,3
DISTRIBUZIONE DI DIVIDENDI • DISTRIBUTION OF DIVIDENDS	–	– 10,1
ALTRE CAUSE • OTHER FLOWS	3,3	6,4
INCREMENTO (–DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ • INCREASE (–DECREASE) IN LIQUIDITY	246,4	– 263,6
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE A BREVE INIZIALI • NET OPENING FINANCIAL POSITION	168,4	414,8
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE A BREVE FINALI • NET CLOSING FINANCIAL POSITION	414,8	151,2

La dinamica delle poste patrimoniali, illustrata in precedenza, trova conferma nel rendiconto finanziario dal quale emerge quanto segue:

- i flussi monetari da attività d'esercizio sono risultati negativi (221,8 Euro/milioni) per effetto del fabbisogno generato dal capitale d'esercizio (331,4 Euro/milioni) solo parzialmente attenuato dai flussi positivi della gestione reddituale (Euro/milioni 109,6);
- la dinamica degli investimenti e disinvestimenti in immobilizzazioni ha richiesto disponibilità monetarie complessive per 3,8 Euro/milioni. I fabbisogni per capitale fisso, pari a 69,8 Euro/milioni, costituiti sostanzialmente da investimenti in impianti, sono infatti risultati superiori alle fonti generate dai realizzi e rimborsi (66,0 Euro/milioni);
- l'attività di finanziamento (34,3 Euro/milioni) riflette il regolare rimborso di un finanziamento a 18 mesi; sono stati accesi inoltre nuovi finanziamenti a tasso agevolato, pari a 17,9 Euro/milioni;
- nel 2005, infine, per la prima volta è stato deliberato un dividendo (10,1 Euro/milioni), corrisposto agli azionisti nel corso dell'anno.

The balance sheet movements illustrated above are reflected in the cash flow statement, the main aspects of which may be summarized as follows:

- *cash flows from operating activities were negative (Euro 221.8 million) as a result of the requirement generated by working capital (Euro 331.4 million), which was only partially offset by positive cash flows from income management (Euro 109.6 million);*
- *acquisitions and disposals of fixed assets required net liquidity totalling Euro 3.8 million in that fixed asset requirements (Euro 69.8 million), which were mainly for plants, were higher than flows from disposals and repayments (Euro 66.0 million);*
- *cash flows from financial activities (Euro 34.3 million) reflect scheduled repayment of an 18 month loan; new loans at special rates - subsidized - were also raised (Euro 17.9 million);*
- *in 2005, a dividend (Euro 10.1 million) was voted for the first time and paid to the shareholders during the year.*

Stato Patrimoniale consolidato

Consolidated balance sheet

ATTIVO • ASSETS

[Euro/migliaia] • [Euro/000]	31.12.2004	31.12.2005		
CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI • SUBSCRIBED CAPITAL UNPAID				
Parte non richiamata • <i>Not called arrears</i>	–	139		
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti • <i>Total subscribed capital unpaid</i>	–	139		
IMMOBILIZZAZIONI • FIXED ASSETS				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI • INTANGIBLE FIXED ASSETS				
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità • <i>R&D and advertising costs</i>	164	25		
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno				
<i>Industrial, patent rights and intellectual property rights</i>	9.103	10.499		
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili • <i>Concessions, licenses, trademarks and similar rights</i>	832	778		
Avviamento • <i>Goodwill</i>	–	897		
Immobilizzazioni in corso ed acconti • <i>Intangible fixed assets under construction and advances</i>	1.328	922		
Altre • <i>Others</i>	7.844	7.529		
Totale immobilizzazioni immateriali • <i>Total intangible fixed assets</i>	19.271	20.650		
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI • TANGIBLE FIXED ASSETS				
Terreni e fabbricati • <i>Land and buildings</i>	96.290	109.779		
Impianti e macchinario • <i>Plant and machinery</i>	151.794	152.641		
Attrezzature industriali e commerciali • <i>Industrial and commercial equipment</i>	8.599	8.282		
Beni gratuitamente devolvibili • <i>Freely transferable assets</i>	40.160	42.683		
Altri beni • <i>Other assets</i>	40.024	41.067		
Immobilizzazioni in corso e acconti • <i>Tangible fixed assets under construction and advances</i>	18.264	9.425		
Totale immobilizzazioni materiali • <i>Total tangible fixed assets</i>	355.131	363.877		
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE • FINANCIAL FIXED ASSETS				
Partecipazioni in imprese controllate non consolidate • <i>Equity investments in non-consolidated subsidiaries</i>	1.414	ESIGIBILI ENTRO IL 2005 FALLING DUE WITHIN 2005	1.415	ESIGIBILI ENTRO IL 2005 FALLING DUE WITHIN 2005
Partecipazioni in imprese collegate • <i>Equity investments in associated companies</i>	9.459		8.836	
Partecipazioni in altre imprese • <i>Equity investments in other companies</i>	5.321		6.776	
Crediti verso imprese collegate • <i>Receivables from associated companies</i>	49.196	2.730	46.466	2.753
Crediti verso altri • <i>Receivables from others</i>	193.492	29.022	149.558	16.699
Totale immobilizzazioni finanziarie • <i>Total financial fixed assets</i>	258.882	31.752	213.051	19.452
Totale immobilizzazioni • <i>Total fixed assets</i>	633.284		597.578	
ATTIVO CIRCOLANTE • CURRENT ASSETS				
RIMANENZE • INVENTORIES				
Materie prime, sussidiarie e di consumo • <i>Raw and ancillary materials and consumables</i>	111.710		131.740	
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati • <i>Work in progress and semi-finished products</i>	257		1.346	
Lavori in corso su ordinazione • <i>Work in progress on orders</i>	3.129.539		3.110.532	
Prodotti finiti • <i>Finished products</i>	5.974		8.629	
Acconti • <i>Advances</i>	81.970		63.578	
Totale rimanenze • <i>Total inventories</i>	3.329.450		3.315.825	
CREDITI • RECEIVABLES				
Verso clienti • <i>Trade</i>	411.816		390.269	
Verso imprese controllate non consolidate • <i>Non-consolidated subsidiaries</i>	7	ESIGIBILI OLTRE IL 2005 FALLING DUE BEYOND 2005	49.857	ESIGIBILI OLTRE IL 2005 FALLING DUE BEYOND 2005
Verso imprese collegate • <i>Associated companies</i>	1.011		1.198	
Tributari • <i>Taxes</i>	12.696	2.944	22.900	2.144
Imposte anticipate • <i>Deferred tax assets</i>	87.524		59.436	
Verso altri • <i>Others</i>	248.474	546	262.546	15
Totale crediti • <i>Total receivables</i>	761.528	3.490	786.206	2.159
DISPONIBILITÀ LIQUIDE • CASH AND CASH EQUIVALENTS				
Depositi bancari e postali • <i>Bank and postal deposits</i>	517.169		189.151	
Assegni • <i>Cheques</i>	15		108	
Denaro e valori in cassa • <i>Cash in hand</i>	122		120	
Totale disponibilità liquide • <i>Total cash and cash equivalents</i>	517.306		189.379	
Totale attivo circolante • <i>Total current assets</i>	4.608.284		4.291.410	
RATEI E RISCONTI • ACCRUED INCOME AND PREPAID EXPENSES				
Ratei e altri risconti • <i>Accrued income and other prepaid expenses</i>	46.022		80.871	
Totale ratei e risconti • <i>Total accrued income and prepaid expenses</i>	46.022		80.871	
TOTALE ATTIVO • TOTAL ASSETS	5.287.590		4.969.998	

PASSIVO • LIABILITIES**(Euro/migliaia) • (Euro/000)****31.12.2004****31.12.2005****PATRIMONIO NETTO • SHAREHOLDERS' EQUITY****QUOTE DELLA CAPOGRUPPO • GROUP PARENT COMPANY INTERESTS**

Capitale sociale • <i>Share capital</i>	337.112	337.112
Riserva da sovrapprezzo azioni • <i>Share premium reserve</i>	71	71
Risultati portati a nuovo • <i>Profits carried forward</i>	129	—
Riserva legale • <i>Legal reserve</i>	15.487	20.462
Altre riserve • <i>Other reserves</i>	222.394	308.488
Riserva da differenza di conversione • <i>Translation difference reserve</i>	–1.963	–1.075
Riserva di consolidamento • <i>Consolidation reserve</i>	20.988	20.988
Utile dell'esercizio • <i>Profit for the year</i>	101.039	50.969
Totale quote della capogruppo • <i>Total group parent company interests</i>	695.257	737.015

QUOTE DI TERZI • MINORITY INTERESTS

Capitale, riserve e risultati portati a nuovo • <i>Capital, reserves and profits/losses carried forward</i>	4.567	10.247
Utile dell'esercizio • <i>Profit for the year</i>	82	138
Totale quote di terzi • <i>Total minority interests</i>	4.649	10.385
Totale patrimonio netto • <i>Total shareholders' equity</i>	699.906	747.400

FONDI PER RISCHI ED ONERI • PROVISION FOR CONTINGENCIES AND OTHER CHARGES

Altri • <i>Other</i>	137.629	143.789
Totale fondi per rischi ed oneri • <i>Total provision for contingencies and other charges</i>	137.629	143.789

T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO • EMPLOYEE SEVERANCE INDEMNITY

	105.219	SCADENTI ENTRO IL 2005	112.988	SCADENTI ENTRO IL 2005
		FALLING DUE BEYOND 2005		FALLING DUE BEYOND 2005
DEBITI • PAYABLES				
Debiti vero Soci per finanziamenti • <i>Payables to shareholders for loans</i>	4.841		80.172	
Debiti verso banche • <i>Payables to banks</i>	148.051	82.358	109.004	96.989
Debiti verso altri finanziatori • <i>Payables to other financial companies</i>	1		10.969	9.627
Fatture emesse su lavori in corso • <i>Invoices issued on work in progress</i>	3.190.619		2.651.401	
Anticipi da clienti • <i>Advances from customers</i>	215.455		241.312	
Debiti verso fornitori • <i>Trade payables</i>	464.923		679.458	
Debiti verso imprese controllate non consolidate • <i>Payables to not-consolidated subsidiaries</i>	86.549		784	
Debiti verso imprese collegate • <i>Payables to associated companies</i>	3.081		1.569	
Debiti tributari • <i>Payables to tax authorities</i>	78.265		9.951	
Debiti verso Ist. di previdenza e sicurezza sociale • <i>Payables to social security institutions</i>	22.785	23	22.792	43
Altri debiti • <i>Other payables</i>	82.849	1.638	122.982	17.794
Totale debiti • <i>Total payables</i>	4.297.419	84.019	3.930.394	124.453

RATEI E RISCONTI • ACCRUED LIABILITIES AND DEFERRED INCOME

Ratei e altri risconti • <i>Accrued liabilities and other deferred income</i>	47.417	35.427
Totale ratei e risconti • <i>Total accrued liabilities and deferred income</i>	47.417	35.427

TOTALE PASSIVO • TOTAL LIABILITIES

5.287.590	4.969.998
-----------	-----------

CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI • CONSOLIDATED MEMORANDUM ACCOUNTS**(Euro/migliaia) • (Euro/000)****31.12.2004****31.12.2005****GARANZIE PERSONALI PRESTATE • UNSECURED GUARANTEES GIVEN****FIDEJUSSIONI • BANK GUARANTEES IN FAVOUR OF:**

A favore di imprese controllate non consolidate • <i>Non-consolidated subsidiaries</i>	4.132	4.132
A favore di altri • <i>Other</i>	960	586
Totale fidejussioni • <i>Total bank guarantees</i>	5.092	4.718

ALTRE • OTHER GUARANTEES IN FAVOUR OF:

A favore di imprese controllate non consolidate • <i>Non-consolidated subsidiaries</i>	9.297	15.296
A favore di altri • <i>Other</i>	83.789	56.384
Totale altre • <i>Total other</i>	93.086	71.680
Totale garanzie personali prestate • <i>Total unsecured guarantees given</i>	98.178	76.398

IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA • PURCHASE AND SALE COMMITMENTS

Impegni di acquisto • <i>Purchase commitments</i>	17.327	13.195
Impegni di vendita • <i>Sale commitments</i>	708.701	1.092.856
Totale impegni di acquisto e di vendita • <i>Total purchase and sale commitments</i>	726.028	1.106.051

ALTRI CONTI D'ORDINE • OTHER MEMORANDUM ACCOUNTS

1.290.030	1.333.814
-----------	-----------

TOTALE CONTI D'ORDINE • TOTAL MEMORANDUM ACCOUNTS

2.114.236	2.516.263
-----------	-----------

Conto Economico consolidato

Consolidated income statement

(Euro/migliaia) • (Euro/000)	2004	2005
VALORE DELLA PRODUZIONE • VALUE OF PRODUCTION		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni • <i>Revenues from sales and services</i>	1.873.193	2.171.890
Variazioni delle rim. di prodotti in corso di lav., semilavorati e finiti <i>Changes in inventories of work in progress, semifinished and finished products</i>	- 176	2.925
Variazioni dei lavori in corso su ordinazione • <i>Changes in work in progress on orders</i>	257.228	-19.133
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni • <i>Increases in fixed assets from internal production</i>	6.109	1.094
ALTRI RICAVI E PROVENTI • OTHER REVENUES AND INCOME		
Contributi in conto esercizio ed indennizzi • <i>Operating grants and compensations</i>	38.602	87.608
Plusvalenze da alienazioni • <i>Capital gains on disposals</i>	455	127
Diversi • <i>Others</i>	56.594	71.723
Totale valore della produzione • <i>Total value of production</i>	2.232.005	2.316.234
COSTI DELLA PRODUZIONE • COST OF PRODUCTION		
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci • <i>Raw and ancillary materials, consumables and goods</i>	1.148.936	1.231.125
Per semilavorati e prodotti finiti • <i>Semifinished and finished products</i>	852	1.490
Per servizi • <i>Services</i>	445.080	479.959
Per godimento di beni di terzi • <i>Leases and rentals</i>	15.846	17.278
PER IL PERSONALE • PERSONNEL		
Salari e stipendi • <i>Wages and salaries</i>	270.867	280.653
Oneri sociali • <i>Social security</i>	99.841	104.039
Trattamento di fine rapporto • <i>Employee severance indemnity</i>	18.798	19.747
Altri costi • <i>Other costs</i>	6.110	5.397
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI • AMORTIZATION, DEPRECIATION AND WRITEDOWNS		
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali • <i>Amortization of intangible fixed assets</i>	8.740	10.303
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali • <i>Depreciation of tangible fixed assets</i>	44.456	45.945
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide <i>Writedowns of receivables included in current assets and liquid assets</i>	3.248	327
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci <i>Changes in raw and ancillary materials, consumables and goods inventories</i>	5.491	-20.030
Accantonamenti per rischi • <i>Provisions for contingencies</i>	1.366	2.357
Altri accantonamenti • <i>Other provisions</i>	14.176	17.327
Oneri diversi di gestione • <i>Other operating costs</i>	12.493	8.951
Totale costi della produzione • <i>Total cost of production</i>	2.096.300	2.204.868
Differenza tra valore e costi della produzione • <i>Difference between value and cost of production</i>	135.705	111.366
PROVENTI E ONERI FINANZIARI • FINANCIAL INCOME AND EXPENSES		
Proventi da partecipazioni • <i>Income from equity investments</i>	-	-
Dividendi da altre imprese • <i>Dividends from other companies</i>	-	103
Altri proventi da partecipazioni • <i>Other income from equity investments</i>	809	281
ALTRI PROVENTI FINANZIARI • OTHER FINANCIAL INCOME		
Imprese collegate • <i>Associated companies</i>	1.398	1.425
Altri • <i>Other companies</i>	4.391	7.232
Interessi e commissioni da imprese controllate non consolidate <i>Interests and commissions from non-consolidated subsidiaries</i>	11	18
Interessi e commissioni da altri e proventi vari • <i>Interests and commissions from others and sundry income</i>	9.152	11.570
Totale proventi finanziari • <i>Total financial income</i>	15.761	20.629
Interessi e commissioni a imprese controllate non consolidate <i>Interests and commissions to non-consolidated subsidiaries</i>	143	256
Interessi e commissioni a imprese collegate • <i>Interests and commissions to associated companies</i>	46	41
Interessi e commissioni a Controllanti • <i>Interests and commissions to parent companies</i>	413	119
Interessi e commissioni ad altri e oneri vari • <i>Interests and commissions to others and sundry income</i>	8.918	14.432
Totale oneri finanziari • <i>Total financial expenses</i>	9.520	14.848
Utili e perdite su cambi • <i>Exchange-rate gains and losses</i>	-812	2.541
Totale proventi ed oneri finanziari • <i>Total financial income and expenses</i>	7.053	3.240

(Euro/migliaia) • (Euro/000)	2004	2005
RETIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE • ADJUSTMENTS TO FINANCIAL ASSETS		
RIVALUTAZIONI • REVALUATIONS		
di partecipazioni • <i>Equity investments</i>	6.632	5.330
Totale rivalutazioni • <i>Total revaluations</i>	6.632	5.330
SVALUTAZIONI • WRITEDOWNS		
di partecipazioni • <i>Equity investments</i>	—	—
di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni • <i>other financial assets</i>	—	—
Totale svalutazioni • <i>Total writedowns</i>	—	—
Totale delle rettifiche • <i>Total adjustments</i>	6.632	5.330
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI • EXTRAORDINARY INCOME AND EXPENSES		
PROVENTI • INCOME		
Plusvalenze da alienazioni • <i>Capital gains on disposals</i>	1.914	198
Diversi • <i>Others</i>	19.436	18.953
Totale proventi straordinari • <i>Total extraordinary income</i>	21.350	19.151
ONERI • EXPENSES		
Imposte relative ad esercizi precedenti • <i>Prior years taxes</i>	53	97
Altri • <i>Other</i>	18.621	34.307
Totale oneri straordinari • <i>Total extraordinary expenses</i>	18.674	34.404
Totale delle partite straordinarie • <i>Total extraordinary income and expenses</i>	2.676	–15.253
Risultato prima delle imposte • <i>Earnings before income tax</i>	152.066	104.683
Imposte sul reddito dell'esercizio • <i>Income tax for the year</i>		
Correnti • <i>Current</i>	–99.483	–25.428
Differite e anticipate • <i>Deferred and pre-paid</i>	48.538	–28.148
Totale imposte sul reddito dell'esercizio • <i>Total income tax for the year</i>	–50.945	–53.576
UTILE DELL'ESERCIZIO • PROFIT FOR THE YEAR	101.121	51.107
DI CUI • OF WHICH:		
Quota capogruppo • <i>Group parent company interests</i>	101.039	50.969
Quota terzi • <i>Minority interests</i>	82	138

Andamento dei primi mesi del 2006 e prevedibile evoluzione della gestione

Trend in the first months of 2006 and forecast for the year in progress

I primi mesi dell'anno confermano i positivi segnali sul fronte della domanda che, grazie all'intensa attività commerciale intrapresa dalla Vostra Società, hanno già portato significativi risultati.

Sono stati infatti formalmente definiti con il Gruppo Carnival ordini per 4 navi pari a 1.7 miliardi di Euro, nell'ambito del più ampio programma di fornitura di cui si è detto.

Inoltre nel mese di gennaio è stata consegnata la nave da crociera Noordam alla HAL Antillen, appartenente al suddetto Gruppo Carnival.

Sono stati anche definiti ordini per una nave oceanografica, destinata al National Institute of Ocean Technology (India), per un valore di 37,5 Euro/milioni, e un ordine di 29,5 Euro/milioni per un supply vessel destinato alla società Rimorchiatori Riuniti. Proseguono inoltre i contatti per il perfezionamento della prima tranche di fornitura delle FREMM per la Marina Militare Italiana.

Grazie ai nuovi contratti il portafoglio ordini raggiunge, a fine febbraio 2006, quota 9.3 Euro/miliardi, in crescita del 19% (1.5 Euro/miliardi) rispetto al valore di fine 2005.

Il posizionamento competitivo della Vostra Società, unitamente all'efficacia industriale e gestionale del sistema Azienda, consentono di guardare con fiducia all'anno in corso proiettando positivi risultati economici. Per il secondo anno consecutivo sarà possibile proporre la distribuzione di un dividendo di entità analoga a quella dell'esercizio precedente.

The first months of 2006 confirmed a continuation of the recovery in demand which was already producing significant results in 2005 thanks to the Company's concerted commercial efforts.

Orders were finalized regarding four ships for Carnival Group (Euro 1.7 billion), as part of the supply programme illustrated above.

In January, the cruise ship Noordam was delivered to HAL Antillen (Carnival Group).

Orders were also placed by India's National Institute of Ocean Technology for an oceanographic vessel (Euro 37.5 million) and by Rimorchiatori Riuniti for a supply vessel (Euro 29.5 million). Regarding the first stage of supply in the FREMM project for the Italian Navy, the final formalities have yet to be completed.

New contracts have boosted the value of the order book at the end of February to Euro 9.3 billion, up 19% (Euro 1.5 billion) on year-end 2005.

Your company's competitive positioning and the industrial and management efficacy of its organization model allow us to confidently predict profits at the end of 2006.

For the second year running it will be possible to offer shareholders a dividend, which will be similar to the 2005 pay-out.

* * *

* * *

Board of Directors

2006 - 2008

chairman

Corrado Antonini

chief executive officer

Giuseppe Bono

Giorgio Giorgi

Massimo Ostillio

Francesco Parlato

Maurizio Prato

Luciano Rebullà

secretary

Emilio Nappi

Board of Auditors

2005 - 2007

Bruno Pucci

Pierluigi Alemanni

Sergio Trauner

Giancarlo Gentile

Alberto Mancini

Independent Auditors

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

