

90

8

6

4

6

4

6

ANNUAL
REPORT
2006

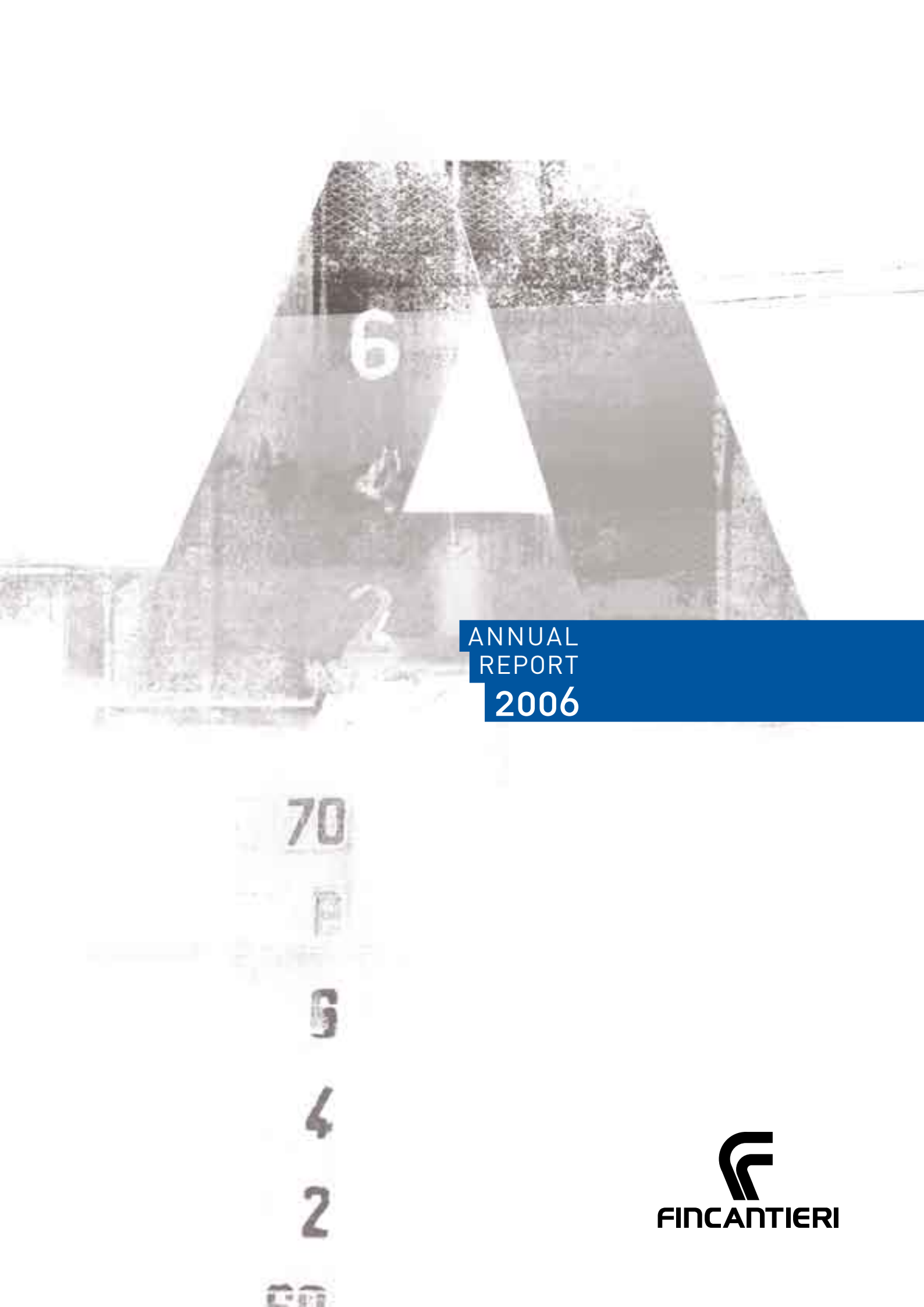


FINCANTIERI



Cantieri Navali Italiani S.p.A.

34121 Trieste - Via Genova 1
Tel. 040-3193111 Fax 040-3192305



ANNUAL
REPORT
2006

“Carnival Freedom”
(2007, Venezia-Marghera)





CORRADO ANTONINI

Chairman, Fincantieri | Presidente Fincantieri

LEADING THE MARKET

A RECORD YEAR
FOR MARITIME INDUSTRY

PROTAGONISTI DEL MERCATO

UN ANNO DI RECORD
PER L'INDUSTRIA MARITTIMA

2006 was a very important year for the world maritime industry, another year of record demand for new buildings. Economic growth spurred sea traffic (up 5.5% in terms of tonnage/miles on 2005); charters for dry bulk freight soared, and although there was a downturn in liquid bulk and container traffic, levels remained high.

Provisional figures for new buildings indicate a value of 58 million cgt, over 40% up on the previous year.

However, the European industry lost market share, in terms of volume, falling from 16% to 10%, as did Japan, where new orders fell from 22% to 19%. South Korea strengthened its leadership, with its share rising from 35% to 38%, but the top performer in 2006 was China. The Chinese shipbuilding industry gained 23% of world orders against 16% of the previous year, thus leaping to 2nd place thanks to massive investments in enlarging shipyards and building new ones. In terms of new orders received in 1st quarter 2007, China already ranks top, a remarkable event which has everyone's attention.

Europe is increasingly committed to maintaining high quality and excellence in the building of small to medium sized vessels and high-tech niche production. Europe thus retains its primacy in terms of value and is focusing on the promotion of research and innovation to defend its position. This is seen not only in European shipbuilders' increasing participation in research programmes, and in particular in the new technological platform Waterborne, but also in greater

Il 2006 è stato un anno particolarmente importante per l'industria marittima mondiale, con una domanda di nuove costruzioni che ha raggiunto ancora una volta un record.

La crescita economica ha fornito un vigoroso impulso ai traffici via mare (+ 5,5% in termini di tonnellate/miglia rispetto al 2005); i noli hanno registrato una impennata nel comparto del secco cui si contrappone un trend flettente, ma su valori assoluti ancora di tutto interesse, per quelli del liquido e dei traffici containerizzati.

I preconsuntivi delle nuove costruzioni riportano un valore di 58 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, che significa una crescita di oltre il 40% rispetto all'anno precedente.

Pur in tale situazione, l'Europa perde – in termini quantitativi – quote di mercato, passando dal 16% al 10%, analogamente al Giappone le cui acquisizioni scendono dal 22% al 19%. La Corea del Sud rafforza la propria leadership incrementando la quota dal 35% al 38%, ma il vero protagonista dell'anno è la Cina.

L'industria cinese, infatti, si aggiudica il 23% degli ordini contro il 16% dell'anno scorso balzando così al secondo posto grazie ai massicci investimenti destinati all'ampliamento ed alla costruzione di nuovi cantieri. Per gli ordini acquisiti nei primi mesi del 2007 la Cina raggiunge il primo posto ed è questa la grande novità che sta destando l'attenzione di tutti.

L'Europa è sempre più impegnata a conservare qualità ed eccellenza nella costruzione di naviglio di dimensione

national government support to innovation expressly allowed by the EU (up to 20%). Albeit late, this measure has now come into force in Italy too; the last finance bill earmarked 75 million Euros for the three-year period 2007-2009.

On the demand side, the cruise ship segment is looking extremely healthy, with 15 million passengers transported in 2006, in line with expected annual growth of around 8% till 2014.

Favourable forecasts were also reflected by the number of contracts already finalized or at the negotiation stage in 2006. Overall, 13 cruise vessels (1.8 million cgt) worth 8 billion dollars were ordered in 2006, while 2007 looks as if it will be just as lively, given that 11 vessels (500,000 cgt) were ordered in the 1st quarter alone.

New opportunities are opening for market leaders such as Fincantieri as demand segmentation continues: the market requires not only large ships but also small-medium or luxury ships and vessels for special purposes (e.g. expedition cruises).

2006 also saw a new drive towards further concentration in shipbuilding and ship-owning. The Norwegian Aker Yards' acquisition of the French Chantiers de l'Atlantique strengthened its production and design capacity. As regards the shipowning sector, and reflecting strong interest in the European market, Carnival Group and Royal Caribbean Cruises both formed joint ventures with leading European tour operators, confirming their strong interest towards the European market. The market is thus very buoyant on both the supply and demand sides and we are keeping it under close scrutiny.

The lively situation in the cruise vessel segment also generates significant opportunities in the field of refitting and refurbishment, which Fincantieri sees as an increasingly important activity.

The ferries segment, on the other hand, saw relatively few new deals, however, ageing fleets and high prices for second-hand vessels indicate that we might well expect demand to recover in the medium/long term.

The mega yacht segment (i.e. yachts of over 70 m in length) performed extremely well in 2006, with 25 new orders against 14 in 2005. The number of the "super-rich" is growing and likewise, there is a greater demand for increasingly luxurious, expensive vessels. Fincantieri is one of the few builders with the industrial capacity and capability for the size and complexity of this new generation of vessels.

Construction of passenger vessels and mega yachts requires a high number of specialist sub-contractors, and we expect our subcontractors to be committed to constant innovation in order to guarantee the unique excellence of our production. The guarantee of work for the forthcoming years given by our current order book is both a challenge and a great opportunity for them to grow with us.

On the naval front, there were signs of a recovery on international markets over the last three years. 2006 saw the signing of 18 contracts for a total of 49 vessels worth over

medio piccola ed in produzioni di nicchia a maggiore contenuto tecnologico. Ne consegue che, in termini di valore, l'Europa detiene ancora una preminenza e punta fermamente sulla promozione della ricerca ed innovazione per mantenere tale posizione. Questo non solo con una crescente partecipazione del settore delle costruzioni navali ai programmi di ricerca europei, ed in particolare, nella nuova piattaforma tecnologica Waterborne, ma anche con un maggiore sostegno all'innovazione da parte dei Governi nazionali espressamente consentito dalla UE nei limiti del 20%. Benché con ritardo, nel 2006 questo provvedimento è diventato operativo anche in Italia e l'ultima finanziaria ne ha dato copertura con lo stanziamento di 75 milioni di Euro per il triennio 2007-2009.

Sul fronte della domanda gode di ottima salute l'industria crocieristica come dimostra il raggiungimento dei 15 milioni di passeggeri trasportati nel 2006, in linea con le ipotesi di un tasso di crescita annua attorno all'8% fino al 2014.

Le favorevoli previsioni sono riflesse nelle tante trattative perfezionate o avviate nel 2006. In tutto sono state ordinate 13 navi da crociera (1,8 milioni di Tslc) per un valore di 8 Miliardi di dollari ed il 2007 sembra altrettanto interessante, visto che in soli tre mesi sono state commissionate 11 navi, pari a 500 mila Tslc.

Per noi, che siamo leader in questo mercato, si stanno aprendo nuove opportunità in relazione alla progressiva differenziazione della domanda: sono richieste non solo le grandi navi, ma anche unità di dimensione medio piccola ed extralusso o che servono filosofie di viaggio particolari (expedition cruise).

Nel 2006 sono, infine, emerse nuove spinte verso una ulteriore concentrazione nei settori cantieristico ed armatoriale. In particolare il gruppo norvegese Aker Yards con l'acquisizione del cantiere francese Chantiers de l'Atlantique ha rafforzato la propria capacità produttiva e progettuale. A livello armatoriale, a testimonianza del forte interesse verso il mercato europeo, il gruppo Carnival e Royal Caribbean Cruises hanno perfezionato delle joint venture con primari operatori turistici europei. È quindi un mercato in pieno movimento sia dal lato dell'offerta che dal lato della domanda e noi lo stiamo seguendo con attenzione ed impegno.

La vivacità del comparto cruise genera anche significative occasioni di lavoro nel campo del refitting e del refurbishment di navi da crociera, comparto sul quale si appunta un crescente interesse di Fincantieri.

Il settore dei ferry è stato invece contrassegnato dal perfezionamento di poche trattative, tuttavia l'anzianità della flotta ed i prezzi dell'usato elevati inducono ad un cauto ottimismo sulla ripresa della domanda nel medio-lungo termine.

Il comparto dei mega yacht, di lunghezza cioè superiore ai 70 metri, ha avuto un andamento particolarmente favorevole, con ordini nel 2006 pari a 25 unità contro 14 del 2005. Aumenta infatti il numero degli "ultra ricchi" e quindi la



NOORDAM

2006 Venice-Marghera | 2006 Venezia-Marghera

Euro 11 billion, of which Euro 5 billion for nations without a fully adequate shipbuilding industry of their own.

Fincantieri is engaged in all the current Italian fleet renewal programmes; the most recent development is the Italo-French FREMM programme under which an order for the first two vessels was placed in 2006. The Company is also closely monitoring international markets, including the United States, which, until a few years ago, seemed to be inaccessible.

In Europe, limited defence budgets have led to strategies designed to aggregate demand from member States, through the European Defence Agency, and to improve the efficiency of the industrial base.

Fincantieri is an active participant in the debate at European level on how the naval sector should be upgraded. Its proven dual capability makes it an authoritative voice in formulating proposals for improving efficiency.

Moreover, there was another important new achievement in 2006: we secured important contracts in the field of special vessels for the offshore segment, thus diversifying into a promising market.

To conclude, 2006 was a record year for the maritime industry, in which our Company not only posted excellent financial and economic results but also gained significant, diversified contracts pushing the order book horizon out to 2011.

We must now build on these results and look towards further development, determined and confident we can meet the challenges of the future.

richiesta di mezzi sempre più impegnativi per complessità e valore; sono, così, assai poche le società con strutture industriali idonee a soddisfare tale richiesta e Fincantieri rientra, a pieno titolo, tra queste.

La costruzione delle unità passeggeri e dei mega yacht richiede l'impegno di numerosi e qualificati subcontractors, dai quali ci attendiamo un costante sforzo di innovazione per continuare a garantire l'assoluta eccellenza nelle nostre produzioni. La garanzia di lavoro per i prossimi anni offerta dall'attuale portafoglio ordini è quindi una sfida ed un'occasione di crescita importante anche per loro e con loro.

Con riguardo al comparto militare il mercato internazionale ha registrato nell'ultimo triennio segnali di ripresa. Nel corso del 2006 sono stati finalizzati 18 contratti per complessive 49 navi ed un valore di oltre 11 miliardi di euro, di cui 5 miliardi di euro emessi da Paesi che non sono in grado di soddisfare appieno le proprie esigenze attraverso l'industria domestica.

Fincantieri è coinvolta in tutti i programmi di rinnovo della flotta nazionale; da ultimo, in ordine di tempo, il programma italo-francese FREMM che, nel 2006, ha visto il perfezionamento dell'ordine per le prime due navi. L'azienda segue con particolare impegno il mercato internazionale, compreso quello statunitense, che per sua natura sembrava fino a qualche anno fa non accessibile.

In Europa la oramai cronica ristrettezza dei budget destinati alla difesa sta portando a formulare delle strategie tese a conseguire, attraverso la European Defence Agency, una aggregazione della domanda espressa dagli Stati Membri ed una maggiore efficienza della base industriale.

Fincantieri partecipa attivamente al dibattito a livello europeo inerente il processo di adeguamento del comparto; di fatto la sua comprovata capacità duale costituisce elemento distintivo per assicurare autorevolezza alle proposte di efficientamento in corso.

Ma un altro fattore di novità è stato messo a buon frutto nel corso dell'anno in esame: abbiamo, infatti, ottenuto importanti contratti nel campo delle navi speciali destinate al comparto offshore operando una diversificazione verso un mercato promettente.

In conclusione, il 2006 è stato un anno record per il settore marittimo, nel quale la nostra azienda, oltre a conseguire risultati economici e finanziari di assoluto rilievo, ha saputo assicurarsi commesse diversificate e significative, come testimonia il suo portafoglio ordini, che spinge l'orizzonte fin oltre il 2011.

L'obiettivo è ora di consolidare questi risultati in un'ottica di sviluppo e affrontare con altrettanta determinazione e fiducia le sfide del futuro.

CORRADO ANTONINI
Chairman, Fincantieri
Presidente Fincantieri

“Fram”
(2007, Monfalcone)





GIUSEPPE BONO

Chief Executive Officer, Fincantieri | Amministratore Delegato Fincantieri

TOWARDS THE FUTURE

GROWING WITH CONFIDENCE
IN NEW MARKETS

PROIETTATI VERSO IL FUTURO

CRESCERE CON FIDUCIA
IN NUOVI MERCATI

2006 was a year of significant consolidation for Fincantieri: the Company closed the year with another set of good results showing that our finances are in good order and that our business model and strategies are the right ones.

The key figures are:

- net profits rose to Euro 58.7 million (up 21%);
- the operating result rose to Euro 128.4 million (up 16.7%);
- the value of production reached Euro 2,431.8 million (up 9.6%);
- the net financial position improved, with a positive balance rising from Euro 147.2 million to Euro 173.0 million.

This enables us, for the third consecutive year, to pay a dividend of Euro 10.1 million, or 3% of share capital. Fincantieri is thus enjoying good health as one of the world's top shipbuilders, with major growth prospects in terms of both backlog and new business development.

On the commercial front, results are excellent - Euro 4.1 billion which, added to the total value of orders due for delivery, brought the order book to Euro 10.2 billion, up 31% on Euro 7.8 billion at the end of 2005.

Furthermore, negotiations now nearing completion and contracts stipulated in 1st quarter 2007 have taken today's order book to over Euro 11 billion, thus ensuring full work loads across the Group's various yards for the coming years. Fincantieri's sales and income results were all the more significant for having been achieved in a challenging business environment.

The Company works in an international market which is highly competitive and further complicated by factors such as the unfavourable Euro/Dollar exchange rate and increases in a number of production costs.

Yet the Company has continued to steer a successful course exploiting opportunities and managing difficulties.

Il 2006 è un anno di significativo consolidamento per Fincantieri: l'azienda chiude, infatti, il bilancio con una nuova serie di segni positivi, a conferma che i conti sono in ordine e che la rotta tracciata in termini di approccio strategico e gestionale è quella giusta.

Solo per citare i dati fondamentali:

- l'utile netto sale a 58,7 milioni di euro (+21%)
- il risultato operativo cresce a 128,4 milioni di euro (+16,7%)
- il valore della produzione aumenta a 2.431,8 milioni di euro (+ 9,6%)
- la posizione finanziaria netta si rafforza, il saldo attivo, infatti sale da 147,2 milioni di euro a 173,0 milioni di euro.

Ciò consente di distribuire per il terzo anno consecutivo un dividendo di 10,1 milioni di euro pari al 3% del capitale sociale. Fincantieri gode dunque di ottima salute e si conferma ai vertici mondiali del settore, con prospettive importanti di crescita in relazione sia al portafoglio ordini acquisito, sia allo sviluppo dei nuovi business.

Sul piano commerciale i risultati sono lusinghieri. I nuovi ordini infatti si attestano a 4,1 miliardi di euro che, sommati al valore totale delle commesse ancora da consegnare, portano il portafoglio a 10,2 miliardi di euro, con un incremento del 31% rispetto ai 7,8 miliardi di fine 2005.

Alla luce poi delle ulteriori trattative in via di formalizzazione e dei contratti stipulati nel corso del primo trimestre del 2007, il portafoglio ordini odierno supera gli 11 miliardi di euro a garanzia di carichi di lavoro adeguati presso i vari stabilimenti del gruppo per i prossimi anni.

Il successo reddituale e commerciale di Fincantieri è significativo in quanto conseguito entro un ambiente di riferimento del tutto sfidante. L'azienda, infatti, opera in un settore globale, altamente competitivo ed affronta ulteriori fattori di complessità quali una dinamica valutaria

In the merchant segment, for example, our consolidated relationship with Carnival Group yielded new orders for 7 vessels for a number of brands in the Group. As a result of the stagnation in the ferry market there were no new orders, and, accordingly, the Company channelled its commercial efforts into the medium size cruise vessel segment. Our efforts have been rewarded and, in March 2007, the first agreements were signed with Oceania Cruises and SilverSea Cruises to build 5 vessels, of which two on option.

On the naval front, the Company finalized a contract to build the first two multi-mission FREMM frigates for the Italian Navy and obtained an order from the National Oceanographic Institute in Chennai (India) for an oceanographic vessel.

Demand on the domestic market has slowed due to defence budgeting constraints and hence the Company is strongly focussed on foreign markets, indeed, in 1st quarter 2007 we successfully closed two negotiations for the supply of patrol vessels for the Iraqi Navy and the Turkish Coast Guard.

The Company is also closely monitoring the US market, where it believes it can play a greater role as a provider of both technological solutions and components. To exploit the potential of the Company's naval yards with their expertise in prototype production the Company decided to diversify towards the promising market of special vessels for the offshore segment (AHTS - Anchor Handling, Tug & Supply Vessels). This has proved to be a winning strategy: between late 2006 and early 2007 contracts were secured for 14 vessels worth approximately Euro 500 million.

Similarly positive results were seen in the Company's new business areas: ship repairs and conversions, mega yachts and marine systems and components. In 2006, Palermo yard carried out the first refitting/refurbishment work on cruise vessels, which also notably enhanced the Company's image. At the same time, the project to create a service network located in the areas where passenger traffic is concentrated was carried forward by the acquisition of a 21.05% shareholding in the German Lloyd Werft yard.

euro/dollaro sfavorevole e l'incremento dei costi di alcuni fattori produttivi. Ma l'azienda volge ancora una volta il vento a suo favore cogliendo le opportunità ed affrontando adeguatamente le criticità.

In particolare, nell'area dei prodotti mercantili, il consolidato rapporto con il gruppo Carnival consente di aggiudicarsi ordini per altre 7 navi per i vari brand del gruppo. Poiché la stasi del mercato dei ferry non ha consentito l'acquisizioni di nuove commesse, l'azienda indirizza i propri sforzi commerciali verso il comparto delle unità da crociera di medie dimensioni. L'impegno profuso produce i primi risultati, poi formalizzati a marzo 2007, con la sottoscrizione degli accordi con le società Oceania Cruises e SilverSea Cruises per la realizzazione di 5 navi, di cui due in opzione.

In campo militare l'azienda formalizza il contratto per la costruzione delle prime due fregate multimissione FREMM per la Marina Italiana e sull'estero perfeziona un ordine per una nave oceanografica per conto dell'Istituto Nazionale di Oceanografia di Chennai (India).

Consapevole del rallentamento della domanda interna indotto dall'esiguità del budget dedicato alla difesa, l'azienda punta con decisione ai mercati esteri e nei primi mesi del 2007 riesce a concretizzare due trattative per la fornitura di pattugliatori alla Marina Irachena ed alla Guardia Costiera Turca.

L'azienda sta inoltre monitorando con particolare attenzione il mercato statunitense, dove ritiene di poter acquisire un ruolo di maggior peso sia come fornitore di soluzioni tecnologiche che come fornitore di componenti. Il migliore impiego degli stabilimenti a prevalente impostazione militare, con la loro peculiare attitudine ad affrontare costruzioni prototipali, ha indicato di diversificare la produzione verso il promettente mercato delle navi speciali destinate al comparto offshore (AHTS - Anchor Handling Tug Supply Vessels). L'iniziativa è premiata visto che in poco tempo, tra fine 2006 ed inizio 2007, sono stati acquisiti contratti per 14 unità pari ad un valore complessivo di circa 500 milioni di euro.

Altrettanto positivi sono i primi riscontri ottenuti nei nuovi business, vale a dire riparazioni e trasformazioni navali, mega yacht e sistemi e componenti navali.

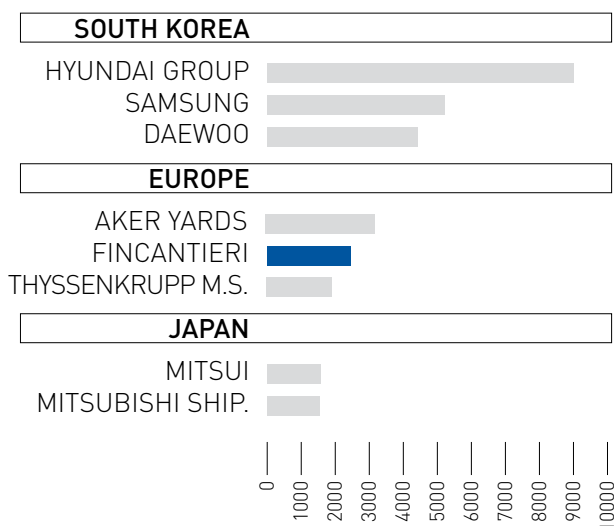
Nel corso del 2006 infatti, il cantiere di Palermo ottiene le prime interessanti affermazioni in termini di attività di refitting/refurbishment di navi da crociera, dalle quali è derivato anche un significativo e positivo ritorno di immagine. Contemporaneamente prosegue il progetto per la creazione di un network produttivo localizzato in prossimità delle aree di operatività delle navi passeggeri attraverso l'acquisizione di una partecipazione del 21,05% nel capitale del cantiere tedesco Lloyd Werft.

Per i mega yacht viene firmato un primo contratto per la realizzazione di una unità da 130 metri e sempre nel corso dell'anno vengono presentati al mercato due nuovi "concept design", elaborati insieme a studi di progettazione di levatura internazionale.

Nell'area dei prodotti meccanici prosegue il processo di integrazione delle unità produttive dello stabilimento di Riva Trigoso, della Isotta Fraschini Motori e della Fincantieri Marine Systems North America, in particolare costituendo un unico presidio centrale per l'attività commerciale e lo sviluppo prodotto. In conclusione, i risultati positivi che contraddistinguono il 2006 pongono anche le basi per le sfide degli anni futuri.

COMPARISON OF TURNOVER IN 2006

FATTURATI 2006 A CONFRONTO





"GOLDMINE" PROJECT

In the mega yachts segment, a first contract was secured to build a 130 metre vessel and two new "concept designs", drawn up in cooperation with internationally renowned design firms, were presented to the market. In the mechanical product segment, the integration of Riva Trigoso, Isotta Fraschini Motori and Fincantieri Marine Systems North America proceeded and a single unit covering both sales and product development was constituted.

To conclude, the positive results attained in 2006 create a solid base for future growth. Fincantieri has a high value, challenging order book of innovative vessels and it has started up promising new business units whose growth requires support. Moreover, there are interesting opportunities arising from a favourable trend in demand in the business areas chosen.

The Company's task now, in addition to ongoing cost control, is to maintain its niches of excellence and offer ship owners increasingly innovative solutions constantly upgrading products and pushing forward the technological frontier. One of the key success factors is accordingly research and innovation, in step with enhancing the Company's human capital. Once more, in 2006, Fincantieri made major investments in research and innovation, totalling Euro 43.7 million; a similar amount was invested by Fincantieri's wide range of supplier industries, which is indicative of how a leading enterprise can stimulate local economies. In this context, the application in Italy of EU legislation allowing support for innovation projects is undoubtedly important.

The scenario requires commitment by all concerned, a commitment which is to be supported by new capital for investments to be made over the next five years.

These investments will enable us to maintain our competitive edge on international markets, in terms of both technological innovation and production flexibility. Recourse to the market is the way forward to ensure the Company fulfils its potential.

Fincantieri, infatti, ha un portafoglio ordini di valore elevato ed impegnativo tutto incentrato su una produzione di navi innovative ed ha avviato business unit promettenti, ma la cui crescita va supportata. Contemporaneamente sussistono opportunità interessanti collegate ad un trend favorevole della domanda nei business prescelti.

L'azienda ha quindi il compito di preservare le sue nicchie di eccellenza e la strada da perseguire, accanto al necessario contenimento dei costi, è quella di continuare a proporre agli armatori soluzioni sempre più innovative, aggiornando continuamente il prodotto e spostando con continuità in avanti la frontiera tecnologica. Una delle principali leve del successo è dunque la ricerca e l'innovazione insieme alla valorizzazione del patrimonio delle risorse umane. In tema di ricerca ed innovazione, l'azienda anche nel 2006 investe somme importanti, complessivamente 43,7 milioni di euro, un valore analogo è stato sviluppato dall'ampio parco fornitori dell'indotto a dimostrazione della forte incidenza che un'azienda leader esercita in termini di supporto alla crescita. Il recepimento della normativa europea che autorizza, anche in Italia, il finanziamento della spesa per Innovazione è sicuramente un fatto importante.

Lo scenario delineato dunque richiede l'impegno di tutti. Tale impegno dovrà essere sostenuto dall'inserimento di nuovi capitali per investimenti che saranno da realizzare nei prossimi cinque anni.

Sarà con queste rinvigorite capacità che potrà essere assicurata la tenuta tecnologica e produttiva sui mercati internazionali. Il ricorso al mercato appare come la via maestra per assicurare all'azienda tale potenzialità.

Giuseppe Bono

GIUSEPPE BONO

Chief Executive Officer, Fincantieri
Amministratore Delegato Fincantieri





CONSTANTLY DEVELOPING

A UNIQUE COMPANY IN THE WORLD'S SHIPBUILDING INDUSTRY

UNA CONTINUA EVOLUZIONE

UN'AZIENDA UNICA NELLA CANTIERISTICA MONDIALE



The first "Crown Princess" (1990, Monfalcone) with her highly original dolphin skyline designed by Renzo Piano is the first in a new generation of ships

La prima "Crown Princess" (1990, Monfalcone) con il suo originale skyline da delfino disegnato da Renzo Piano è la capostipite della nuova generazione di navi



Fincantieri is heir to the tradition of the Italian shipbuilding industry. Two hundred years of history marked by the construction of over 7,000 vessels ranging from merchant and naval ships to special craft, ships that have taken, and continue to take, the image of Italian industry round the world. The hallmark of this tradition has always been the improvement of performance levels and the quest for new design and construction solutions, pursued, in recent years, also through strategic co-operation and international agreements.

The Company's wealth of past experience and technological capability have made possible ground breaking designs: from the glorious "Rex", which won the Blue Ribbon in

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



"Crown Princess"
(2006, Monfalcone)

1933, to the "SSCV 7000", which still today is the largest semi-submersible platform ever built, with cranes that can lift up to 14,000 tonnes, and the aircraft carrier "Giuseppe Garibaldi". Nor should we forget the "Destriero", which won back the Blue Ribbon by making the Atlantic crossing at the incredible average speed of 53 knots, or the "Grand Princess", which, when launched in 1977, was the world's largest passenger vessel.

In the late 1980s, Fincantieri strategically repositioned in the merchant ship sector, focusing on high-tech vessels of high added value, whilst continuing to develop an impressive order book in the naval sector. Indeed, the Company has long been the world's leading builder of cruise ships and large ferries.

The real challenge today, however, is to have a clear vision and understanding of the requirements of the third millennium and both satisfy and anticipate demand from the market. This is why Fincantieri offers its services as a large, integrated group which designs and builds cruise, merchant and naval vessels as well as mega yachts interpreting and meeting shipowners' requirements by creating innovative products which are technologically advanced and fast, yet also safe, functional, environmentally friendly and elegant.

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 1977, 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, militari e mega yacht interpretando le esigenze degli armatori con prodotti innovativi, tecnologicamente avanzati e veloci, ma anche eleganti, sicuri, funzionali e rispettosi dell'ambiente.

FINCANTIERI SYSTEM

FULLY INTEGRATED, HIGHLY FLEXIBLE

IL SISTEMA FINCANTIERI

INTEGRAZIONE E FLESSIBILITÀ PRODUTTIVA

Fincantieri is one of the world's largest, most diversified shipbuilding groups. A leading builder of cruise ships and large ferries, the company also boasts important naval shipbuilding activities.

Set up in 1959 as a holding company (Società Finanziaria Cantieri Navali – Fincantieri S.p.A.), Fincantieri became an operating company in 1984 following the merger of eight of its subsidiaries in the fields of shipbuilding, ship repairs and engine manufacturing. The Company's headquarters and the Group's corporate offices are in Trieste and its design facilities are in Trieste and Genoa. Production takes place at ten shipyards operating in the following six business areas:

- **Cruise ships:** Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venice) and Genoa-Sestri Ponente;
- **Merchant ships:** Ancona, Castellammare di Stabia (Naples) and Palermo;
- **Ship repairs and conversions:** Palermo and Bremerhaven, Germany (Lloyd Werft yard);
- **Naval vessels:** Riva Trigoso (Genoa) and Muggiano (La Spezia);
- **Marine systems and components:** Riva Trigoso and Bari;
- **Mega yachts:** Muggiano.

Fincantieri's company structure brings the advantages of a flexible production system, which, thanks to synergy between its different operating units, enables it to build complex, innovative vessels within increasingly contained time frames. The Company's activities are supported by its subsidiaries which include:

- **Orizzonte Sistemi Navali:** based in Genoa, this company works as prime contractor and warship design authority for the definition, design, integration and marketing of

Fincantieri è uno dei più rilevanti e diversificati gruppi navalmeccanici al mondo, è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera, operatore di riferimento per i grandi traghetti e vanta anche un'importante presenza nel settore militare.

L'azienda, nata nel 1959 come Società Finanziaria Cantieri Navali – Fincantieri S.p.A., si è trasformata nel 1984 in società operativa, a seguito della fusione per incorporazione di otto società da essa controllate, operanti nel campo della costruzione e riparazione navale e della realizzazione di apparati motore. A Trieste si trovano la sede della società e gli uffici di Corporate. I centri di progettazione sono situati a Trieste e Genova.

La produzione è svolta in dieci stabilimenti che fanno capo a sei aree di business:

- **navi da crociera:** Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia) e Genova-Sestri Ponente;
- **navi da trasporto:** Ancona, Castellammare di Stabia (Napoli) e Palermo;
- **riparazioni e trasformazioni navali:** Palermo e Bremerhaven in Germania (cantiere Lloyd Werft);
- **navi militari:** Riva Trigoso (Genova) e Muggiano (La Spezia);
- **sistemi e componenti navali:** Riva Trigoso e Bari;
- **mega yacht:** Muggiano.

L'articolazione di Fincantieri favorisce i vantaggi derivanti dalla flessibilità produttiva che, grazie alle sinergie tra le diverse unità operative, dà la possibilità di realizzare in tempi sempre più contenuti navi complesse e ricche di contenuti innovativi.

L'integrazione dell'attività aziendale è assicurata dalla corporate che coordina anche le società controllate, tra le quali:



FINCANTIERI

NAVAL VESSELS

■ Naval vessels: surface combatants, auxiliary ships, oceanographic vessels, submarines

MERCHANT SHIPS

- Cruise ships
- Merchant ships: ro-ro, cruise ferries, ro-pax, lpg/lng carriers, chemical tankers

MARINE SYSTEMS

- Propulsion systems
- Power generation systems
- Stabilization systems
- Positioning systems
- Steam turbines
- Diesel engines (Isotta Fraschini Motori)

SHIP REPAIRS AND CONVERSIONS

- Ship repairs
- Refurbishment
- Conversions

MEGA-YACHTS

- Mega-yachts over 70 m

WORKING TOGETHER
AS ONE LARGE,
FLEXIBLE SHIPYARD

LAVORARE INSIEME COME
UN UNICO, GRANDE
CANTIERE FLESSIBILE

- BUSINESS UNIT
- SHIPYARD
- SUBSIDIARY
- DOCK

- TRIESTE**
- HEAD OFFICE
 - MERCHANT SHIPS

- GENOVA**
- NAVAL VESSELS
 - MARINE SYSTEMS
 - CETENA
 - ORIZZONTE SISTEMI NAVALI

- MUGGIANO**
- MEGA-YACHTS

- PALERMO**
- SHIP REPAIRS AND CONVERSIONS

- BARI**
- ISOTTA FRASCHINI MOTORI

- USA**
- FINCANTIERI MARINE SYSTEMS
NORTH AMERICA

- BREMERHAVEN**
- LLOYD WERFT





- | | | |
|-------------------|----------------|----------------------------|
| 1. Sestri Ponente | 4. Monfalcone | 7. Riva Trigoso |
| 2. Palermo | 5. Ancona | 8. Muggiano |
| 3. Marghera | 6. Lloyd Werft | 9. Castellammare di Stabia |

systems for surface vessels with a displacement of over 1,000 tons which incorporate a high technology and systems content (such as corvettes, frigates, destroyers and aircraft carriers) for both the national and foreign markets;

- **Isotta Fraschini Motori**: based in Bari, the company designs, produces, markets and services fast medium-power diesel engines;
- **Fincantieri Marine Systems North America**: working in the US market, especially in the defence sector, this subsidiary sells naval systems and components and Isotta Fraschini engines in addition to providing after sales services;
- **CETENA** - Centre for Naval Technical Studies in Genoa - promotes and carries out basic and applied research into vessel construction and propulsion and marine engineering in general.

- **Orizzonte Sistemi Navali**, società con sede a Genova, che svolge il ruolo di prime contractor e "warship design authority" per la definizione, progettazione, integrazione e commercializzazione dei sistemi di navi di superficie a elevato contenuto tecnologico e sistemistico di dislocamento superiore a 1.000 tonnellate, quali corvette, fregate, caccia e portaerei, 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**, che commercializza sul mercato statunitense, in particolare su quello della difesa, sistemi e componenti navali, nonché motori Isotta Fraschini, assicurando anche un'attività di service post-vendita;
- **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.

THE TEAM

HUMAN RESOURCES:
A STRATEGIC ASSET

IL VALORE DELLA SQUADRA

LE RISORSE UMANE
COME ASSET STRATEGICO

Fincantieri Group has a workforce of nearly 9,200, with approximately the same number engaged in the supply chain of companies who work in conjunction with Fincantieri on a regular basis, constituting part of Fincantieri's system.

Fincantieri's production model integrates the internal workforce, subcontractors and providers of "turnkey" solutions. This creates synergy that benefits not only the Company but also the local economies where its facilities are located, given the considerable "flywheel" effect that shipbuilding has.

With regard to industrial relations, the renewed contract signed at the beginning of year marked the end of a period of strained relations that had led to tension in 2005 and a new chapter has now opened. Furthermore, implementation of the supplementary agreement has made it possible

Il gruppo Fincantieri conta quasi 9.200 dipendenti, ai quali si aggiungono altrettanti addetti nell'indotto che lavorano per le aziende fornitrici che collaborano quotidianamente alle realizzazioni dell'azienda, facendo sistema con essa.

Il modello produttivo di Fincantieri è basato sull'intreccio tra manodopera interna, appalti e forniture "chiavi in mano". In questo modo si vengono a creare sinergie di cui beneficia non solo l'azienda, ma anche le economie dei territori dove sono presenti i suoi insediamenti industriali per via dell'effetto volano che la costruzione navale comporta.

Per quanto riguarda le relazioni industriali il rinnovo contrattuale sottoscritto all'inizio dell'anno ha posto fine a una conflittualità che nel 2005 aveva raggiunto livelli elevati, avviando una nuova stagione. Inoltre l'attuazione dell'accordo integrativo ha consentito di gestire le dinamiche salariali in un quadro programmato



to manage salary increases on a programmed basis and undertake action to contain absenteeism.

In a company such as Fincantieri well trained and motivated professionals are essential to ensure maximum flexibility. Indeed, in 2006, the company's commitment to developing human resources – a strategic asset in Fincantieri's organization – continued with training activities directed towards supporting staff faced with new technological challenges and competitive arenas.

The most important fields of activity were:

- a scheduled training programme, with a considerable increase in seminars aimed at developing technical/professional know-how;
- training for new-entry graduates, including a new project that integrates traditional classroom teaching with specific group project work and personalised e-learning for individual study;
- consolidation of the programme for new mid-managers, aimed at broadening their managerial skills and deepening their understanding of the Company's strategic vision;
- specialist training in safety and quality issues with a view to consolidating and updating technical know-how, also in the light of new legislation and standards;
- specific updating in information systems to optimize and increase efficiency in the use of technical and management programmes;
- specific initiatives conducted by single company units to improve the technical know-how of staff engaged in the production process;
- personal courses, including foreign languages and job-specific skills.

e di avviare un'azione efficace per contenere il fenomeno dell'assenteismo su parametri fisiologici. In una realtà così articolata la professionalità di risorse preparate e motivate è un elemento essenziale per assicurare il massimo di flessibilità. Infatti nel 2006 è proseguito l'impegno per lo sviluppo delle risorse umane, asset strategico del sistema Fincantieri, con iniziative di formazione orientate a sostenere le nuove sfide tecnologiche e di competitività sul mercato. In particolare, i campi di azione più significativi nell'anno sono stati:

- il programma delle attività proposte a catalogo, con un incremento notevole di seminari per la parte che si riferisce allo sviluppo del know-how tecnico professionale;
- la formazione per i laureati di recente inserimento, con un nuovo progetto che integra la didattica in aula con specifici project work di gruppo e con l'utilizzo, per gli approfondimenti individuali, della metodologia e-learning;
- il consolidamento del programma indirizzato ai quadri aziendali di nuova nomina, con l'obiettivo di ampliarne le competenze manageriali e di visione strategica dell'azienda;
- la formazione specialistica per l'area sicurezza e qualità, volta al consolidamento e all'aggiornamento delle competenze tecniche rispetto alle modifiche delle normative di riferimento;
- gli interventi di aggiornamento specifici per l'area sistemi informativi per ottimizzare e rendere più efficiente l'utilizzo dei programmi tecnici e gestionali;
- le attività specifiche, realizzate a livello di ciascuna unità aziendale, indirizzate a migliorare il know-how tecnico delle risorse impegnate nel processo di produzione;
- la formazione individuale, sia per la conoscenza delle lingue, sia per gli aspetti professionali di area.



RESEARCH AND INNOVATION

CORNERSTONES OF A LEADING COMPANY

RICERCA E INNOVAZIONE

ELEMENTI FONDAMENTALI PER MANTENERE LA LEADERSHIP

Research, industrial development and innovation are essential drivers in achieving and maintaining the competitive edge that Fincantieri has built up over the years and intends to further improve. The importance the Company attaches to activities in the sphere of research and innovation is reflected in the substantial investments made in 2006 in developing changes to products and processes, most of which were directly funded by Fincantieri, for a total of Euro 43.7 million, in line with the previous two years. R&D projects carried out in 2006 included:

- **the EOLON project** "Advanced criteria for extending and optimizing ship maintenance operations", approved by the Ministry of Universities and Research, set out to optimize ship maintenance operations and to develop vessel management decision-making support system based on information regarding the vessel's condition;
- **the integrated SAFEDOR and MC/WAP projects**, funded by the European Union within the 6th R&D Framework Programme;
- **INTERSHIP**, a project on which Fincantieri is working with other Euroyards members (Aker Yards, TKMS, Navantia and Meyer Werft) under the same EU programme.

In collaboration with its subsidiary CETENA, the following project ideas were submitted to the Ministry of Universities and Research within the framework of its programme for large projects:

- **ECOMOS**: development of an innovative treatment system for merchant vessel exhaust gases;
- **SIS-PRECODE**: development of a new generation of anti-corrosion, protective products;

Ricerca, sviluppo industriale e innovazione sono i driver insostituibili per la forte e decisa capacità di competere che Fincantieri ha raggiunto negli anni e intende mantenere. A testimonianza dell'importanza che questi aspetti ricoprono per l'azienda i costi sostenuti nel 2006 per il cambiamento di processo/prodotto si collocano in una linea di continuità rispetto al precedente biennio, attestandosi su una cifra pari a 43,7 milioni di euro, sostanzialmente tutti a carico dell'azienda.

Nel corso dell'anno è proseguita l'attività in diversi progetti di ricerca e sviluppo, tra i quali:

- **il progetto "Criteri avanzati di estensione e ottimizzazione del livello di operatività della nave" (EOLON)**, approvato dal Ministero dell'Università e della Ricerca, finalizzato all'ottimizzazione delle operazioni di manutenzione della nave e a sviluppare un supporto alle decisioni di "governo nave" in funzione della diagnostica dello stato dell'imbarcazione;
- **i progetti integrati SAFEDOR e MC/WAP**, finanziati dall'Unione Europea nell'ambito del 6° programma quadro di R&S della Commissione Europea;
- **il progetto INTERSHIP**, sviluppato da Fincantieri con gli altri cantieri riuniti in Euroyards (Aker Yards, HDW, Navantia e Meyer Werft) nell'ambito dello stesso programma quadro.

Nell'anno, in collaborazione con la controllata CETENA nell'ambito del bando del Ministero dell'Università e della Ricerca per i "Grandi Progetti Strategici", è stata perfezionata la sottomissione di alcune idee progettuali:

- **ECOMOS**, finalizzata allo sviluppo di un sistema innovativo di trattamento dei gas di scarico delle navi mercantili;



EMERALD PRINCESS | FINNLADY | FRAM | VENTURA

4 Ships under construction at the Monfalcone Shipyard | Quattro navi in costruzione nel cantiere di Monfalcone

- **CONFORTNAVE**: of great interest in terms of benefits for future generations of passenger ships.

Throughout 2006 there was a strong drive towards innovation of both products and processes. On the products front, this focussed on upgrading the design and functional solutions of a number of ships belonging to long-standing successful series, while the main projects regarding new constructions addressed active and passive safety issues and anti-pollution. Considerable effort also went into generating innovative ideas for comfort on board mega yachts. In the naval sector highly innovative applications were studied in the light of project developments for new generation off-shore support vessels.

As for processes, activities regarded not only new vessel types but also involved plant enhancement, thus boosting production efficiency. In particular, process innovations concerned drawing on cutting edge technologies and methodologies for panel construction, for the definition of

- **SIS-PRECODE**, finalizzata alla realizzazione di una nuova generazione di prodotti di protezione e finitura delle strutture navali.

- **CONFORTNAVE**, progetto di grande interesse per le importanti ricadute sulle future generazioni di navi passeggeri.

Il 2006 ha visto un decisivo impulso alle attività di innovazione, sia in relazione ai prodotti che ai processi. Per quanto concerne i prodotti si è trattato di vitalizzare soluzioni per gli aspetti progettuali e funzionali su alcune navi appartenenti a lunghe e fortunate serie, mentre i principali temi affrontati sulle nuove costruzioni sono stati quelli della sicurezza attiva e passiva e dell'inquinamento. Sono stati molto significativi anche gli sforzi per ricavare proposte innovative in termini di comfort nel settore dei mega yacht. Nell'ambito dei prodotti militari, a seguito dello sviluppo di progetti per unità di supporto all'off-shore di nuova generazione, si sono affrontati temi del tutto

high quality working areas within the shipyard and for the development of information systems supporting technical and management activities.

The year's initiatives also included carrying forward the creation of a naval technology district in Friuli Venezia Giulia designed to support the development of the supply chain, research activities and provision of training. At the end of the year a memorandum of intent was signed regarding the constitution of a steering committee for the new district. In this context, a consortium was formed by Fincantieri, the Science Park of Trieste and the three local universities with a view to launching an initial series of projects to be co-funded by the Inter-ministerial Economic Planning Committee (CIPE - Comitato interministeriale per la programmazione economica). Through its subsidiary CETENA, Fincantieri continued to participate in Campania technology district in the field of composites and polymers and in Liguria technological district in the field of integrated intelligent systems, while in Sicily work continued on initiatives promoted by the local technological district in the commercial shipping and pleasure craft sectors.

innovativi. Rispetto ai processi non solo si sono affrontati argomenti significativi per nuove tipologie di navi, ma si è trattato anche di assicurare più elevate qualità impiantistiche, contribuendo così all'efficientamento produttivo nel suo complesso. In particolare le innovazioni di processo si sono riferite a tecnologie e metodologie all'avanguardia per la costruzione di pannelli, per la definizione di aree per lavorazione navali ad altissima qualità e per lo sviluppo di sistemi informativi a sostegno delle attività tecniche e gestionali.

Tra le iniziative portate avanti nel corso dell'anno è progredita la costituzione di un distretto tecnologico navale del Friuli Venezia Giulia, finalizzato a sostenere la crescita dell'indotto, l'attività di ricerca e l'offerta formativa. A fine anno è stato sottoscritto un protocollo di intesa per la creazione di un comitato guida del distretto. In questo contesto è stato anche costituito un consorzio tra Fincantieri, l'Area di Ricerca di Trieste e le tre Università regionali allo scopo di attivare una prima serie di progetti co-finanziati con i fondi del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).





| Investments

Investments by Fincantieri in 2006, amounting to Euro 65 million, up on the already substantial levels recorded in the previous two years, were mainly in production infrastructure and IT systems supporting the Company's key processes. Initiatives were undertaken in all the shipyards to improve efficiency, upgrading plant and equipment, and to achieve increasingly higher standards of environmental protection and safety at work. These investments were also necessary in order to build the increasingly larger vessels the market is demanding.

The main investments included:

- **Monfalcone:** second panel line; energy saving and automation of the distribution network; electrical revamping of the gantry crane; improvements to buildings for the workforce;
- **Marghera:** upgrading of hull areas and re-organization of the outfitting areas;
- **Sestri:** restructuring of administrative offices and outfitting departments; renovation of buildings for the workforce and installation of a new access control system;
- **Ancona:** upgrading/renewal of hull construction plant; building of new sandblasting/coating workshops; extension of the pre-fabrication areas;
- **Castellammare di Stabia:** upgrading of production and service plant (plasma cutting plant, hull assembly crane, assembly workshop, sub-assembly handling systems);
- **Palermo:** continuation of renovation and upgrading also with a view to expanding the operating infrastructure for naval repairs and conversions;
- **Muggiano:** commencement of construction of new offices and workshops for the mega yacht line; renovation of guest buildings for Navy personnel; renewal of quayside power supply systems;
- **Riva Trigoso:** building of the new sandblasting/coating plant; continuation of work on the new launch system; improvements to logistics and services; purchase and installation of new computerized machine tools in the mechanical area.

Attraverso la controllata CETENA è proseguita inoltre la partecipazione di Fincantieri al distretto tecnologico campano sui materiali compositi e polimerici e a quello ligure sui sistemi intelligenti integrati, mentre in Sicilia sono state seguite le iniziative attivate a cura del distretto tecnologico sui trasporti navali commerciali e da diporto.

| Investimenti

Gli investimenti effettuati da Fincantieri nel 2006, che ammontano complessivamente a 65 milioni di euro, in ulteriore crescita rispetto ai valori già rilevanti dei due esercizi precedenti, si sono focalizzati sulle infrastrutture al servizio della produzione e sui sistemi informativi a supporto dei processi chiave dell'azienda.

In tutti gli stabilimenti gli interventi sono stati orientati al miglioramento dell'efficienza produttiva, mantenendo tecnologicamente aggiornati impianti e attrezzature, e al conseguimento di standard sempre più elevati in tema di tutela ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro. Tali investimenti risultano funzionali alla realizzazione di unità di dimensioni sempre più grandi richieste dal mercato.

Tra gli interventi di maggior rilevanza vanno ricordati:

- **Monfalcone:** la seconda linea pannelli; gli interventi per il contenimento dei consumi energetici e per il controllo automatizzato della rete di distribuzione; il revamping elettrico della gru a cavalletto; gli interventi riguardanti edifici a servizio delle maestranze;
- **Marghera:** il potenziamento delle aree di scafo e il riassetto delle aree di allestimento;
- **Sestri:** la ristrutturazione degli uffici direzionali e dei reparti di allestimento; la risistemazione di edifici a servizio delle maestranze e la realizzazione di un nuovo sistema di controllo degli accessi;
- **Ancona:** ammodernamento e rinnovi degli impianti di scafo; la realizzazione delle nuove capannette di sabbatura e pittura; l'ampliamento delle aree di prefabbricazione;
- **Castellammare di Stabia:** gli adeguamenti dell'impiantistica produttiva e di servizio (impianto al plasma, gru di scalo, officina montaggio, sistemi di movimentazione dei sottoassiemi);
- **Palermo:** la prosecuzione di ammodernamenti e rinnovi anche nell'ottica del potenziamento delle infrastrutture operative per le riparazioni navali e trasformazioni navali;
- **Muggiano:** l'avvio della realizzazione delle nuove officine e degli uffici destinati alla linea dei mega yacht; la ristrutturazione di edifici per ospitare il personale della Marina Militare; il rinnovo dell'impiantistica di alimentazione nelle aree banchine;
- **Riva Trigoso:** la realizzazione del nuovo impianto di sabbatura e pittura; la prosecuzione di interventi per il nuovo sistema di varo; interventi diffusi nel comparto della logistica e dei servizi; l'acquisto e l'installazione di nuove macchine utensili computerizzate nell'area della meccanica.

“Finnmaid”
(2006, Ancona)





SALES AND PRODUCTION PROGRAMMES

GROWTH IN NEW
MARKET SEGMENTS

RISULTATI COMMERCIALI E PROGRAMMI DI PRODUZIONE

CRESCITA IN NUOVI
SEGMENTI DI MERCATO



Fincantieri is a complex, yet cohesive organization in which technology and solutions drawn from the fields of both merchant and naval shipbuilding are integrated to develop advanced, innovative products. Thanks to synergy across the Group's facilities and a flexible production system, time scales can be reduced and work loads effectively distributed and balanced among the yards, thus sharpening the company's competitive edge. Transfer of know-how from one Business Unit to another is strategically important and one of Fincantieri's greatest strengths.

Fincantieri è una realtà articolata ma coesa, dove le tecnologie e le soluzioni derivate dalle attività sviluppate in ambito militare e mercantile si integrano e consentono di sviluppare prodotti avanzati e innovativi. Le sinergie interne e, più in generale, la flessibilità del sistema produttivo consentono di contenere significativamente i tempi di produzione e di equilibrare i carichi di lavoro tra gli stabilimenti del gruppo, contribuendo al rafforzamento del vantaggio competitivo dell'azienda. Il trasferimento di know-how tra un settore e l'altro dell'azienda è strategico e costituisce uno dei suoi maggiori punti di forza.

| Sales

2006 saw a further increase in new orders for **cruise ships**. The cruise business sector is going through a very positive phase, as witnessed by the considerable number of orders from shipowners.

Fincantieri has again maintained its leadership in this sector consolidating its highly successful, long-standing relationship with Carnival Group. In 2006 it formalized a maxi-contract, announced at the end of 2005, for the construction of six vessels – including an option for Holland America Line which was exercised in June 2007 – for four of the Group's brands: the "Eurodam", 86,000 gross tonnage for Holland America Line, the "Ruby Princess", a 113,000 gt vessel for Princess Cruises, two 130,000 gt vessels, the "Carnival Dream" and the "Carnival Magic", for Carnival Cruise Lines and a 112,000 gt vessel for Costa Crociere. There was also an additional order in 2006 for the construction of two 92,700 gt vessels, the "Costa Luminosa" and a sister ship, to be built in Marghera.

Fincantieri also focussed on medium-small luxury ships, a fast growing segment with many ship owners looking to expand their fleets. In March 2007 important agreements, involving an option for sister ships, were reached with the US shipowner Oceania Cruises for two 65,000 gt vessels for delivery in autumn 2010 and summer 2011, and with the Italian SilverSea Cruises for a 36,000 gt vessel for delivery in the last quarter of 2009.

| Attività commerciale

Il 2006 ha visto un ulteriore incremento dei nuovi ordini di **navi da crociera**. Questo settore sta vivendo una fase particolarmente positiva come confermato dal consistente numero di richieste provenienti dal mondo armatoriale.

Fincantieri ha confermato nuovamente la propria leadership nel comparto, consolidando il pluriennale e proficuo rapporto di collaborazione con il gruppo Carnival. Nel corso dell'anno è stato perfezionato il maxi-contratto, annunciato alla fine del 2005, per la costruzione di sei navi – compresa un'opzione per Holland America Line che è stata esercitata nel giugno 2007 – per quattro diversi brand del gruppo: "Eurodam", 86.000 tonnellate di stazza lorda per Holland America Line, "Ruby Princess" 113.000 tsl per Princess Cruises, due da 130.000 tsl, "Carnival Dream" e "Carnival Magic", per Carnival Cruise Lines e una da 112.000 tsl per Costa Crociere. Inoltre sempre nel 2006 si è aggiunto l'ordine relativo alla costruzione di due navi da 92.700 tsl, "Costa Luminosa" e una gemella, da realizzarsi a Marghera.

Contemporaneamente Fincantieri ha rivolto la propria attenzione verso navi di lusso di dimensioni medio-piccole, segmento che sta vivendo una fase di importante crescita e che spesso si caratterizza per la presenza di armatori con flotte in espansione. Nel marzo 2007 sono stati raggiunti importanti accordi – che presentano un'opzione

CARNIVAL FREEDOM

2007 Venice-Marghera | 2007 Venezia-Marghera



In the **ferries** segment, 2006 was a quiet year, with a levelling out in fleet renewal by shipowners. Following a very buoyant 2005, when the Company acquired orders that took its yards' work load through till 2009, the current phase is related to the process of consolidation underway in the shipping world. A dynamic second-hand market and possible fleet renewal by owners operating in the Mediterranean indicate that there will probably be a recovery in the medium/long-term.

In the **naval business area**, Fincantieri confirmed its position as reference operator with a wide range of product types covering both surface vessels and submarines. In addition to being the supplier of choice for the Italian Navy and a participant in international defence programmes with other major European industries, the Company continued its sales drives on foreign markets, which have seen strong signs of recovery in the last three years.

Within the Italo-French "Fremm" programme, a contract was formalized in May with the Italian Navy for the first two "Rinascimento" class multi-mission frigates. The programme – fruit of collaboration between the Italian Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) and the French Armaris (DCN + Thales) – involves the construction of 27 differently configured

per navi gemelle – con Oceania Cruises, società armatrice statunitense, per due navi da 65.000 tsl con consegna nell'autunno 2010 e nell'estate del 2011 e con l'operatore italiano Silversea Cruises per un'unità da 36.000 tsl, che sarà consegnata nell'ultimo trimestre del 2009.

Nel comparto dei **traghetti** il 2006 si è rivelato un anno scarsamente significativo a fronte di un momento di rallentamento nel rinnovo delle flotte da parte degli armatori. Dopo un 2005 molto favorevole, in cui l'azienda ha acquisito commesse che prolungheranno il carico di lavoro degli stabilimenti fino al 2009, questa fase è da ritenersi congiunturale e ricollegabile al processo di consolidamento in atto nel comparto armatoriale. La dinamicità del mercato dell'usato e la possibilità di un prossimo rinnovo delle flotte delle società armatrici che operano nel Mediterraneo fanno intravedere una probabile ripresa a medio-lungo termine.

Nel comparto **militare** Fincantieri ha confermato la sua posizione come operatore di riferimento con un'ampia gamma tipologica che comprende navi di superficie e sommergibili. Oltre a confermarsi fornitore della Marina Militare italiana e a partecipare con alcune delle più importanti industrie europee del settore della difesa a programmi sovranazionali, l'azienda continua a perseguire un'intensa azione commerciale sui mercati esteri, dove nell'ultimo triennio sono stati registrati segnali di forte ripresa.

A maggio, nell'ambito del programma italo-francese FREMM, è stato formalizzato il contratto con la Marina Militare italiana per le prime due fregate multimissione classe "Rinascimento". Il programma – frutto della collaborazione fra Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) per l'Italia e Armaris (DCN + Thales) per la Francia – prevede la costruzione di 27 unità 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 2006 Fincantieri ha conseguito significativi successi commerciali anche sui mercati internazionali, favoriti dall'aver proposto progetti di comprovata validità e altri di nuova concezione che hanno destato l'interesse di numerose Marine estere. All'inizio dell'anno è stato raggiunto un accordo per la realizzazione di una nave oceanografica per il National Institute of Ocean Technology di Madras, India. Questo ordine e le negoziazioni in corso per altre tipologie di navi con la Marina indiana, precedute dai contratti stipulati nel 2004 con il Cantiere di Cochín, incaricato della costruzione dell'Air Defence Ship (ADS), sono il risultato del consolidamento dei rapporti che Fincantieri sta stringendo nel Paese.

Alla fine dell'anno Fincantieri si è aggiudicata un ordine per la costruzione di quattro pattugliatori destinati alla Marina Militare irachena, il cui progetto deriva per evoluzione da quello sviluppato per la Guardia Costiera italiana (le cinque unità della classe "Diciotti") e per le Forze Armate di Malta.

A gennaio 2007 è stata stretta un'alleanza industriale con il cantiere turco RMK Marine (Gruppo KOC) che ha



A dry dock at Palermo Shipyard

Un bacino nel cantiere di Palermo



AHTS Anchor Handling Tug Supply Vessel

Ship rendering | Rendering della nave

vessels for the two Navies (17 for France and 10 for Italy), which will keep Fincantieri's yards busy till 2020.

In 2006, Fincantieri scored significant successes also on international markets thanks to its promotion of both well-proven and new design concepts which have aroused the interest of several foreign Navies. At the beginning of the year, an agreement was reached under which an oceanographic vessel is to be built for the National Institute of Ocean Technology in Madras, India. This order and negotiations now underway for other types of vessel for the Indian Navy, following contracts stipulated in 2004 with Cochin shipyard which is building the Air Defence Ship (ADS), reflect further strengthening of Fincantieri's ties with India.

At the end of the year, Fincantieri gained an order from the Iraqi Navy for the construction of four patrol vessels whose design is based on a project originally developed for the Italian Coastguard (five "Diciotti" class vessels) and the Armed Forces of Malta.

In January 2007, an industrial alliance was formed with the Turkish RMK Marine yard (KOC Group) leading to an

portato all'aggiudicazione di una commessa relativa alla costruzione di quattro pattugliatori d'altura destinati alla locale Guardia Costiera. La partecipazione di Fincantieri al programma è di particolare prestigio perché relativa alla fornitura di progetto, componenti navali, trasferimento di tecnologia e know-how e comprende anche il supporto logistico e l'addestramento degli equipaggi e del personale del cantiere turco, che realizzerà le quattro navi entro la fine del 2011.

Nel corso del 2006 è stato monitorato con altrettanta attenzione il mercato della difesa statunitense, vista l'ambizione dell'azienda di acquisire un ruolo di riferimento nei programmi della U.S. Navy come fornitore di componenti e di soluzioni tecnologiche.

Nel corso dell'anno Fincantieri ha perseguito una politica di espansione e di crescita attraverso la ricerca selettiva di spazi strategici in nuovi segmenti di business, tra i quali si è rivelato interessante il segmento delle **navi speciali**.

In quest'ambito l'azienda ha monitorato con grande attenzione il filone produttivo delle unità polivalenti da rimorchio, rifornimento e supporto alle piattaforme petrolifere, poiché la crescita della domanda di energia e del prezzo delle fonti energetiche ha portato a una maggiore attività di ricerca e sfruttamento di nuovi giacimenti, soprattutto in acque profonde, che ha spinto gli armatori a destinare maggiori risorse al rinnovo delle flotte indirizzandole verso unità moderne, più affidabili e sicure, caratterizzate da



FRAM

2007 Monfalcone | 2007 Monfalcone

order for the construction of four off-shore patrol vessels for the local coastguard. Fincantieri's participation in this programme carries considerable prestige since it includes the provision of the design and components, transfer of technology and know-how as well as logistic support and training of crews and personnel in the Turkish yard where the four vessels will be built by the end of 2011.

Throughout 2006, Fincantieri kept a very close eye on the US defence market, given the Company's ambition to become the U.S. Navy's preferred supplier of components and technological solutions.

Over the year, Fincantieri continued its expansion and development policy by seeking out and pinpointing strategic openings in new business segments, of which **special vessels** proved particularly interesting. In this context, the Company carefully monitored the market for off-shore supply vessels (AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Vessels), as growing demand for energy and rising energy prices are stimulating the search for and exploitation of new fields, especially in deep waters. This has led shipowners to invest more in renewing fleets with modern vessels which provide greater reliability and improved levels of safety and performance. In 2006, Fincantieri received orders for two vessels for the Genoese Rimorchiatori Riuniti and for four vessels for the German Hartmann Group. Moreover, in the first months of 2007 contracts were stipulated with Hartmann for another eight vessels to be delivered between the end of 2008 and the

prestazioni operative superiori. Nel 2006 sono stati acquisiti ordini per due unità per la società armatrice genovese Rimorchiatori Riuniti e quattro per il gruppo tedesco Hartmann. Con quest'ultimo armatore nei primi mesi del 2007 sono stati stipulati contratti per altre otto unità che saranno consegnate tra la fine del 2008 e la prima metà del 2010. Inoltre nei primi mesi del 2007, a conferma dell'elevato livello tecnologico raggiunto da Fincantieri nel settore delle navi speciali, Saipem, società dell'Eni, ha commissionato il completamento e l'allestimento della piattaforma di perforazione "Scarabeo 8", che sarà consegnata nel 2009 dallo stabilimento di Palermo.

Nel settore delle **riparazioni e trasformazioni navali** è proseguito l'impegno per rafforzare la costituzione di un network per il presidio delle principali aree di operatività delle navi passeggeri con l'obiettivo di ampliare l'offerta agli armatori con un servizio di assistenza post-vendita. A maggio si è concretizzata l'acquisizione di una partecipazione azionaria nel cantiere tedesco Lloyd Werft, operatore di primo livello nel settore. Lloyd Werft e lo stabilimento di Palermo – che nel corso dell'anno si è progressivamente qualificato nelle trasformazioni e nei grandi interventi su navi da crociera e su mezzi offshore – riescono ad assicurare una presenza dell'azienda nelle aree geografiche, il Nord Europa e il Mediterraneo, in cui si concentra la maggior parte dei traffici marittimi. Le due realtà si propongono al cliente in qualità di prime contractor per la manutenzione ordinaria e straordinaria, offrendo sup-

first half of 2010. In the same period, Saipem, a subsidiary of Eni, commissioned the completion and fitting out of the "Scarabeo 8" drilling rig, to be delivered by Palermo yard in 2009. This is a confirmation of the high level of technology achieved by Fincantieri.

In the **repairs and conversions business** area the Company continued to focus on building up a network serving the main areas where passenger ships operate with a view to providing shipowners with after-sales services. In May a shareholding was acquired in the German Lloyd Werft yard, a leading operator in the sector. Lloyd Werft and Fincantieri's Palermo yard - which, in the course of the year increasingly gained experience in major refurbishment and refitting of cruise ships and offshore vessels - give the Company operating capacity in the geographical regions with the highest concentration of maritime traffic, Northern Europe and the Mediterranean. The two companies act as prime contractors for routine and extraordinary maintenance, providing technical support and assistance in drawing up and managing programmes, detailed scheduling of when the ship is out of service, co-ordination and undertaking of design and procurement activities and execution of work in the yard.

In 2006 the value of orders was again up on the previous year, mainly due to refitting work on numerous cruise ships belonging to different brands in the Carnival Group. The Company also continued to consolidate its new **mega yacht** business unit further developing the specific themes of this type of building and keeping up its extensive network of contacts with shipowners and brokers. After presenting the first two "concept designs" in 2005, Fincantieri further

porto tecnico e assistenza nella stesura e gestione dei programmi, nella programmazione accurata dei tempi di fermo nave, nel coordinamento e espletamento delle attività di progettazione e di approvvigionamento e nell'esecuzione dei lavori in cantiere.

Nel 2006 il valore degli ordini è ulteriormente aumentato rispetto all'anno precedente, soprattutto grazie all'acquisizione di lavori di refitting su numerose navi da crociera appartenenti ai diversi brand del Gruppo Carnival.

L'azienda ha proseguito anche il suo impegno per il consolidamento della nuova Direzione **mega yacht**, approfondendo ulteriormente le tematiche specifiche di questo tipo di realizzazione e mantenendo un'intensa rete di contatti con armatori e broker. Dopo aver presentato i due primi "concept design" nel 2005, Fincantieri ha ampliato ulteriormente l'attività progettuale: con due studi di progettazione di levatura internazionale sono stati elaborati "Morpheus", progetto per uno yacht da 115 metri, e "Wave", unità da 85 metri. È proseguita anche la collaborazione tra Fincantieri e Azimut-Benetti con una serie di iniziative volte a sostenere la presenza dei due gruppi nei rispettivi segmenti di mercato per consolidare e ampliare le posizioni di leadership detenute dal nostro Paese in questo settore particolarmente prestigioso.

A maggio è stato acquisito il primo contratto relativo alla costruzione di uno yacht di 134 metri di lunghezza, uno dei più grandi al mondo e tra i più tecnologicamente avanzati, mentre le trattative altre unità sono in stato avanzato.

Nel corso del 2006 è diventata pienamente operativa la nuova unità di business **sistemi e componenti navali**, all'interno della quale sono state accorpate i prodotti di

"WAVE" PROJECT



May 2006 saw the first contract to build a 134-metre yacht, one of the largest and most technologically advanced in the world, whilst negotiations for further yachts have reached an advanced stage.

Coast guard patrol vessel | Pattugliatore Guardia Costiera

Isotta Fraschini Motori, la componentistica dei prodotti meccanici e le attività di Fincantieri Marine Systems North America. L'obiettivo è stato quello di proporre omogeneamente l'offerta della nuova unità di business, la cui missione è quella di affermarsi non solo come fornitore di componenti, ma anche come integratore di sistemi, in particolare nell'area della propulsione, della generazione, della stabilizzazione e del posizionamento. Sono state avviate una serie di iniziative volte a far emergere tutte le sinergie esistenti nell'area dei prodotti meccanici, costituendo un presidio centrale per l'attività commerciale e per la gestione e lo sviluppo dei prodotti.

CRUISE SHIPS



| Production programmes

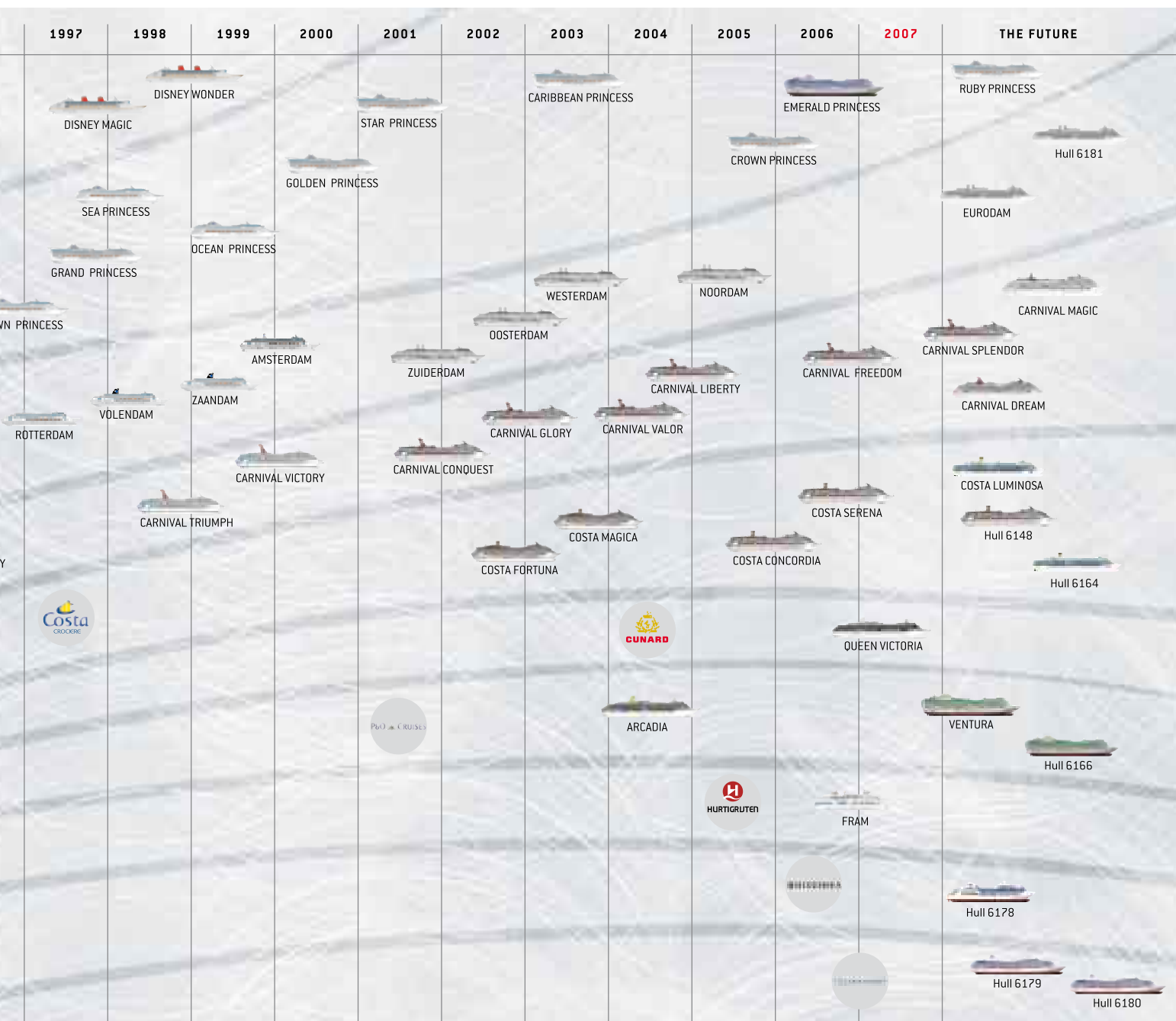
In 2006, Fincantieri completed its production programmes, with its customary punctuality, in all the areas in which it was engaged.

In the **cruise ship segment**, the year opened in January with the presentation in Marghera of the "Noordam", the fourth in a series of 86,000 gt ships for Holland America Line. At the end of May, Monfalcone yard delivered the 113,000 gt "Crown Princess" to Princess Cruises while at the end of June the Sestri Ponente yard delivered the "Costa Concordia". In February 2007, the "Carnival Freedom" was handed over in Marghera and a month later, the Monfalcone yard delivered the "Emerald Princess". Lastly, in May, Sestri Ponente yard delivered the "Costa Serena", sister to Costa Crociere's flagship "Costa Concordia", which, at 112,000 gt is the biggest passenger vessel flying the Italian flag and, accommodating up to

| Programmi di produzione

Nel 2006 Fincantieri ha portato a termine con consueta puntualità i programmi di produzione in tutti i settori nei quali era chiamata a operare.

Nell'**area crocieristica** l'anno si è aperto con la presentazione, a gennaio a Marghera, della "Noordam", quarta di una serie di navi da 86.000 tsl costruite per Holland America Line. Nel mese di maggio a Monfalcone è stata consegnata a Princess Cruises la nave da 113.000 tsl "Crown Princess". Nel mese di giugno a Sestri Ponente è stata consegnata "Costa Concordia". Nel febbraio del 2007 è stata consegnata a Marghera "Carnival Freedom". Un mese dopo lo stabilimento di Monfalcone ha consegnato "Emerald Princess". Infine a maggio è stata consegnata a Sestri Ponente "Costa Serena", gemella della "Costa Concordia", ammiraglia di Costa Crociere, che, con 112.000 tsl, è la più grande nave passeggeri battente bandiera







“Costa Serena”
(2007, Sestri)



3,780 passengers, is Europe's largest in terms of capacity. The construction programme proceeded in 2006 with the keel laying in Marghera of the "Queen Victoria", a 90,000 gt cruise liner for Cunard Line, due for completion at the end of 2007. Last but not least, in 2006 Monfalcone yard built the "Fram", which was handed over to the Norwegian shipowner Hurtigruten in April 2007. This 12,000 gt vessel has a number of special features as it had to bring together certain aspects of ferry constructions with the levels of comfort typical of passenger ships, a fine example of Fincantieri's capability to diversify.

italiana e, potendo ospitare fino a 3.780 ospiti, detiene il record europeo in termini di capacità.

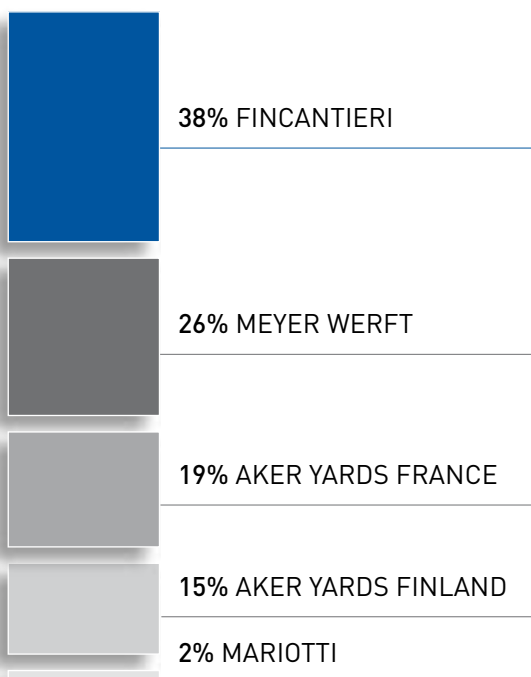
Il programma produttivo è proseguito nel 2006 con l'impostazione a Marghera della "Queen Victoria", cruise liner da 90.000 tsl per Cunard Line, che sarà ultimata alla fine del 2007. Infine nel corso dell'anno è stata realizzata a Monfalcone "Fram", consegnata nell'aprile 2007 all'armatore norvegese Hurtigruten. Questa nave, 12.000 tsl, presenta delle caratteristiche particolari, dovendo coniugare alcuni aspetti relativi alla costruzione dei traghetti con il necessario livello di comfort di una nave passeggeri, e testimonia concretamente la capacità di Fincantieri di operare su prodotti diversificati.

Nel **comparto dei traghetti** il 2006 è stato particolarmente impegnativo sotto l'aspetto progettuale e produttivo per l'alto numero di commesse acquisite negli anni passati. In totale Fincantieri ha lavorato su nove navi, quattro delle quali ultimate nel corso dell'anno. Si tratta del secondo traghetto per Neptune "Thelisis", del traghetto veloce "Gotlandia II" commissionato nel 2004 dalla svedese Rederi Ab Gotland – per la cui progettazione e costruzione sono state adottate in parte soluzioni tecnologiche di derivazione militare – e sono state consegnate alla finlandese Finnlines le prime due unità di una serie di cinque, "Finnstar" e "Finnmaid". "Finnlady", "Europalink" e "Nordlink" sono stati consegnati a Finnlines nel 2007.

Nello stabilimento di Ancona è stato impostato un cruise ferry di grandi dimensioni per l'armatore estone Tallink, con consegna prevista nel 2008, e in quello di Castellammare di Stabia è stata avviata la costruzione di "Cruise Barcelona", primo di una serie di 4 traghetti per il Gruppo Grimaldi. L'attività produttiva nel **comparto militare** si è concentrata sui programmi in corso per la Marina Militare italiana. Sono state avviate le prove di piattaforma e dei sistemi relativi alla sicurezza della navigazione per la portaerei "Cavour" e per l'"Andrea Doria", prima fregata classe "Orizzonte". La consegna di queste due unità è prevista nel 2007. A marzo il secondo sommergibile classe U212 "Scirè" ha completato le prove e l'integrazione del sistema d'arma.

CRUISE SHIPS (market share) Updated MAY 2007

NAVI DA CROCIERA (quota di mercato)





“Emerald Princess”
(2007, Monfalcone)

The aircraft carrier
"Cavour" under construction

La portaerei
"Cavour" in costruzione



In the **ferry segment**, 2006 was a very busy year in terms of both design and production, given the many orders acquired in previous years. Fincantieri worked on a total of nine vessels, four of which were completed in the year: the "Thelisis", a second ferry for Neptune, the "Gotlandia II", a fast ferry ordered in 2004 by the Swedish Rederi Ab Gotland, whose design and construction drew on technologies from the naval field, and the "Finnstar" and "Finnmaid", the first two ferries of a series of five for Finnlines. "Finnlady", "Europalink" and "Nordlink" were delivered to Finnlines in 2007.

The keel for a large cruise ferry was laid in Ancona yard for the Estonian shipowner Tallink, for delivery in 2008, and in Castellammare di Stabia construction started on the "Cruise Barcelona", the first of four ferries for the Grimaldi Group.

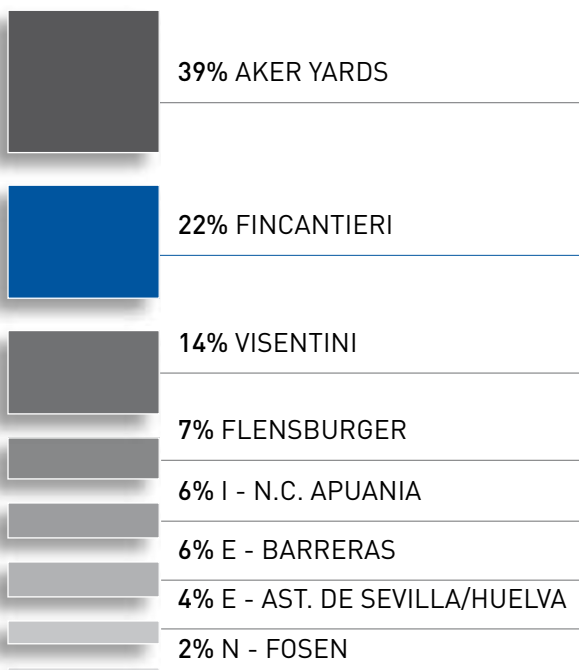
Construction activities in the **naval vessel segment** concentrated on programmes for the Italian Navy. Testing of the platform and the navigation safety systems started on the aircraft carrier "Cavour" and the "Andrea Doria", the first "Orizzonte" class frigate. These two vessels are scheduled for delivery in 2007. In March, the second U212 class submarine, the "Scirè", completed its sea trials and combat systems integration.

The frigates "Sagittario" and "Perseo", ceded by the Italian Navy to the Peruvian Navy, were refitted to working order and underwent maintenance of the platform and on-board systems.

FERRIES (market share)

Updated APRIL 2007

TRAGHETTI (quota di mercato)

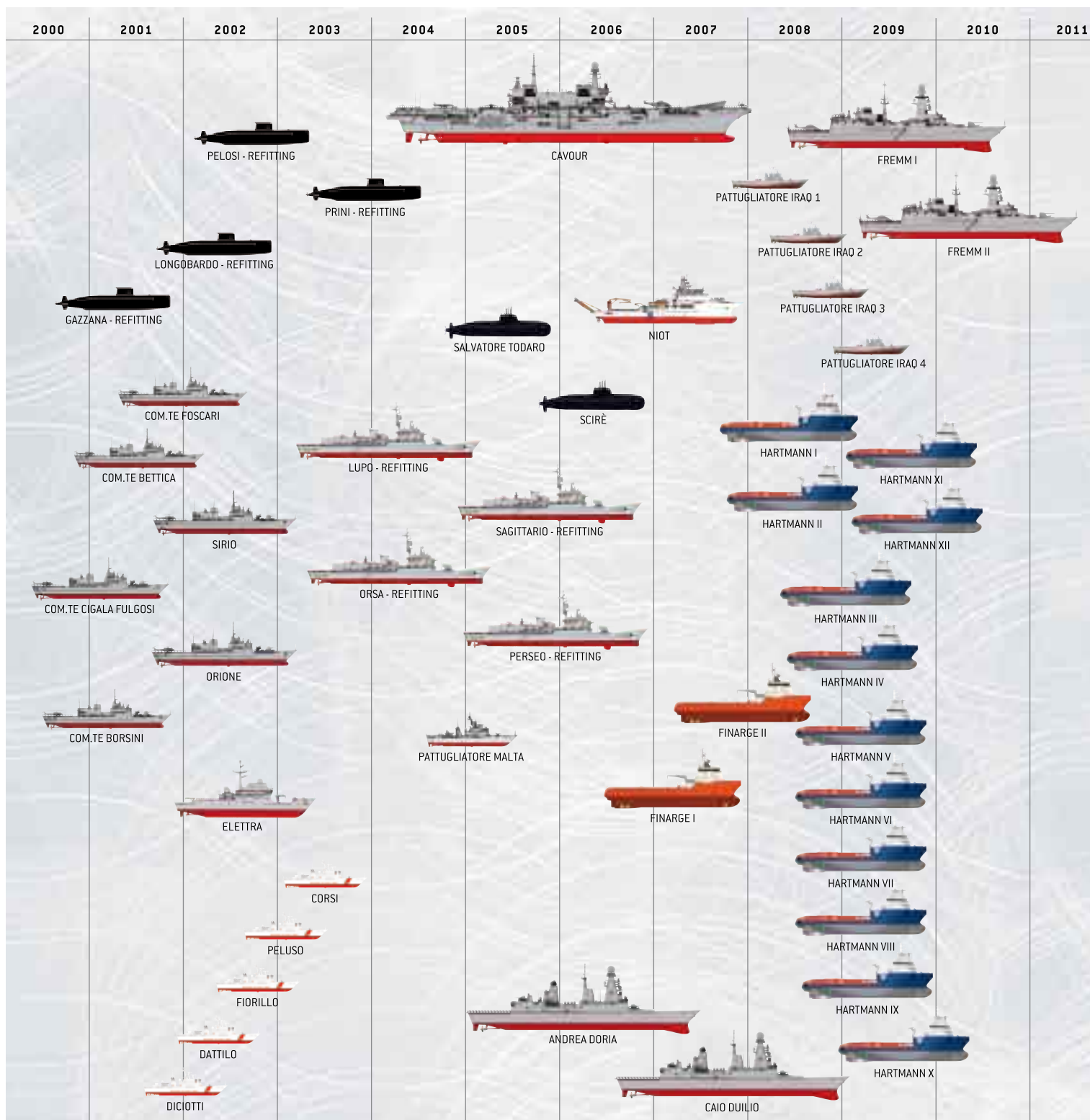


With regard to **ship repairs and conversions**, 2006 saw confirmation of the business area's great potential. During the year, Palermo yard repaired over 60 vessels, while major refitting/refurbishment work was carried out on 4 cruise ships and offshore vessels. The largest contract, both in terms of value and technical complexity, was for Celebrity Cruises (Royal Caribbean Group), the world's second largest cruise operator, and a first-time customer for Fincantieri. The work involved not only routine maintenance but also the addition of 314 new cabins with verandas, 14

Inoltre si è provveduto al ripristino funzionale e alla manutenzione della piattaforma e dei sistemi di bordo delle fregate "Sagittario" e "Perseo", cedute dalla nostra Marina a quella peruviana.

Nel settore delle **riparazioni e trasformazioni navali** il 2006 ha visto confermate le grandi potenzialità di quest'area di business. In totale nel corso dell'anno nello stabilimento di Palermo sono state riparate oltre 60 navi e sono stati realizzati importanti interventi di trasformazione su 4 navi da crociera e unità offshore. Il lavoro più impegnativo, sia in termini di valore che di complessità tecnica, è stato quello

NAVAL VESSELS

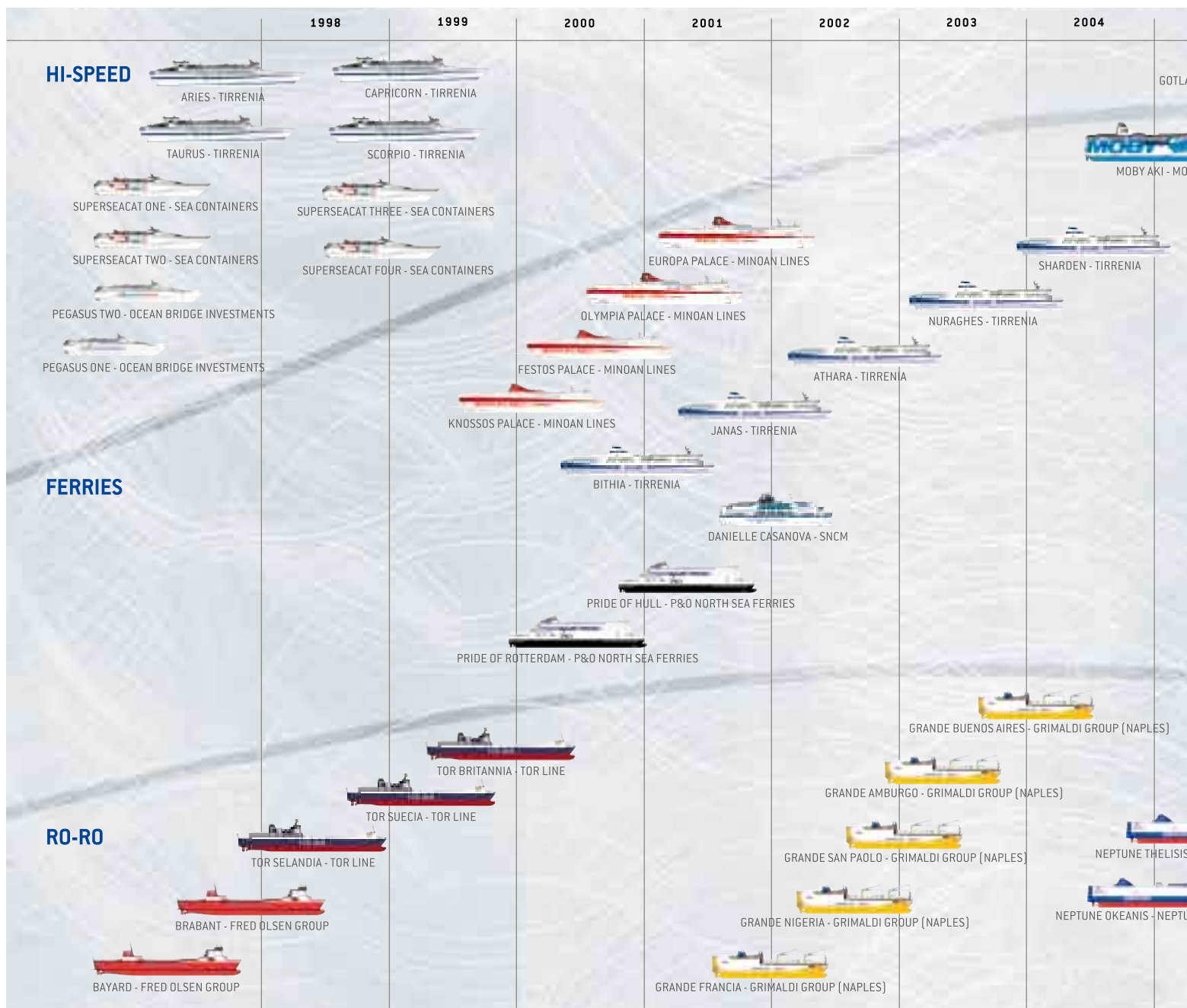


The Queen Victoria and
Carnival Freedom at
Venice-Marghera shipyard

Queen Victoria e Carnival
Freedom nel cantiere
di Venezia-Marghera



FERRIES



2005	2006	2007	THE FUTURE
 ANDIA II - REDERI A.B. GOTLAND			
 BY	 NORDLINK - FINNLINES		
	 FINNLADY - FINNLINES	 VELOCE - TALLINK	
	 EUROPALINK - FINNLINES		 Costr. 6139 - GRIMALDI GROUP (NAPLES)
 FINNMAID - FINNLINES			 Costr. 6138 - GRIMALDI GROUP (NAPLES)
 FINNSTAR - FINNLINES		 CRUISE BARCELONA - GRIMALDI GROUP (NAPLES)	
		 CRUISE ROMA - GRIMALDI GROUP (NAPLES)	
 S - NEPTUNE LINES			
 NEPTUNE LINES			

I volumi di vendita di **sistemi e componenti navali** nel 2006 sono stati in linea con quelli, già molto positivi, dell'anno precedente. L'assistenza post-vendita ha inciso per il 40% del valore complessivo. Nel campo delle applicazioni industriali Fincantieri si è affermata come fornitore di turbine industriali nei mercati del Nord America e della Scandinavia. Nel corso dell'anno l'azienda ha consegnato 34 eliche di manovra (su 8 differenti navi), 4 eliche di propulsione e linee d'assi (su 2 navi), 10 impianti stabilizzatori e 8 turbine a vapore per uso industriale. Isotta Fraschini Motori ha consegnato 94 motori (80 per applicazioni marine, 14 per applicazioni industriali).



The “Todaro”
submarine

Il sottomarino
“Todaro”





SUMMARY OF THE BALANCE SHEET 2006*

SINTESI DEL BILANCIO 2006*

2006 was another year of particularly positive results for the Company, the key figures being net profits of Euro 58.7 million, up on the Euro 48.5 million of the previous year in spite of higher tax charges, and:

- value of production: Euro 2,431.8 million, up nearly 10% on 2005;
- operating result: Euro 128.4 million, up nearly 17% on the previous year;
- net financial position: Euro 173 million, positive, up Euro 25.8 million on year-end 2005.

These results were achieved in fiercely competitive markets and in spite of price rises in certain raw materials and services, new labour costs and the weakness of the dollar, all factors at work the previous year and which continued to exert a negative influence in 2006 as well.

Alongside industrial progress, there were good commercial results in all segments: new orders amounted to Euro 4,123 million, bringing the order book to Euro 10,247 million. This was the result of new orders for cruise ships, formalization of the contract with the Italian Navy for the first two multi-mission frigates, Fincantieri's return to foreign military markets, new orders in new business areas such as special offshore vessels and the first mega yacht, and, lastly, good results in cruise ship conversion work.

Impressive figures do not, however, change the fact that the Company must prepare itself for increasingly demanding challenges and continue to improve its competitiveness. In this context, a new investment plan is focussing, on one hand, on research and innovation (also to improve our productivity) and, on the other, on equipping yards with plant and machinery to make the increasingly large

Anche nel 2006 la Società presenta consuntivi particolarmente positivi – sintetizzati dall'utile netto di Euro/milioni 58,7, superiore ai 48,5 milioni dell'anno precedente, nonostante un carico fiscale più pesante – come evidenziato:

- dal Valore della produzione, Euro/milioni 2.431,8, che si incrementa di circa il 10% rispetto al 2005,
- dal Risultato operativo pari a Euro/milioni 128,4, cresciuto di quasi il 17% rispetto al precedente esercizio,
- da una posizione finanziaria netta positiva per Euro/milioni 173, migliore di 25,8 milioni rispetto a quella di fine 2005.

Questi risultati sono stati conseguiti in un contesto altamente competitivo e nonostante l'aumento dei prezzi di alcune materie prime e servizi, la dinamica del costo del lavoro, la debolezza del dollaro, fattori già manifestatisi lo scorso anno e che nel corso dell'esercizio non hanno attenuato la loro influenza negativa.

Accanto agli esiti della gestione industriale vanno citati i successi commerciali a tutto campo: gli ordini acquisiti ammontano a Euro/milioni 4.123, portando il portafoglio a Euro/milioni 10.247. Vi hanno contribuito le nuove commesse di navi da crociera, il perfezionamento del contratto con la Marina Militare Italiana per le prime due fregate multi-missione, il ritorno di Fincantieri sui mercati militari esteri, le acquisizioni in nuovi campi di attività, quali le navi speciali destinate al comparto offshore e il primo mega-yacht, e infine le affermazioni nelle attività di trasformazione di navi da crociera.

I brillanti consuntivi non possono tuttavia far trascurare che per il futuro l'Azienda deve attrezzarsi per affrontare una sfida sempre più impegnativa: l'ulteriore miglioramento della propria posizione competitiva.

* Based on the financial statements of Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A. and the consolidated financial statements of Fincantieri Group, drawn up and filed as required by law.

* 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.

products the market is demanding and, at the same time, improving technological efficiency and safety.

Further, strategic growth needs to be stepped up by moving into new market segments and new foreign markets. Partnerships that will make the Company strongly competitive on an international level are therefore indispensable.

Growth requires new financial resources for technological development and the strengthening of our position on the global market. Without such action it would become difficult to maintain our performance and defend the position of excellence that Fincantieri has built up over the years. In this respect, we shall continue to channel resources into improving competitiveness (around Euro 200 million was invested in the two-year period 2005/2006).

To this end, the Company needs to invest around Euro 800 million in the next few years, mostly to upgrade its structures in Italy and sustain its technological and manufacturing competitiveness on both national and international markets.

According to the latest data, 2006 seems to have been another record year in the shipbuilding industry, with demand for new constructions topping 58 million cgt, against 41 million cgt in 2005, and breaking the 49 million cgt record set in 2004.

Trends in 2006 in the market segments in which Fincantieri operates are analyzed below.

I Cruise ships

A very good year: initial estimates by American and European industry associations confirm that total passengers reached around 15 million, in line with market expectations of average annual growth of around 8% till 2014.

North America is still the main market, with over 12 million cruise customers in 2006, but Europe is also showing very interesting growth rates. A recent study by European Cruise Industry predicts strong expansion in Europe, with cruise passengers embarking in European ports rising 30% by 2010.

Such expectations of growth are endorsed by the market: in 2006 shipowners ordered 13 cruise ships worth a total Dollars 8 billion, the highest level of spending on new vessels since 1990.

2006 also saw further concentration in the industry, by both shipyards and shipowners. Among our competitors, the Norwegian Aker Yards took over the French Chantiers de l'Atlantique, which strengthened its production capacity above all in the design area. This acquisition represents a significant concentration of Europe's capacity for cruise ship supply.

There was keen interest in the European market also on the part of shipowners. Royal Caribbean Cruises acquired the Spanish tour operator Pullmantur and two joint ventures were formed, the first by Iberojet and Carnival, the second by the German TUI and Aida Cruises (a Carnival Group brand).

Al riguardo è stato studiato un piano di investimenti articolato, destinato, da un lato, a sostenere le attività di ricerca ed innovazione anche nell'ottica di potenziare la produttività del sistema e, dall'altro, a dotare i cantieri di impianti e attrezzature in grado di realizzare i prodotti di dimensioni sempre più grandi richiesti dal mercato, migliorando nel contempo l'efficienza tecnologica e la sicurezza.

Inoltre, è necessario intensificare la strategia di crescita, attraverso la ricerca selettiva di spazi operativi in nuovi segmenti di mercato e la presenza in quelli esteri. Sono quindi indispensabili partnership che consentano di raggiungere sul piano internazionale posizioni di solida competitività.

La crescita richiede la disponibilità di ulteriori risorse finanziarie necessarie per poter guidare l'evoluzione tecnologica e rafforzare la presenza sul mercato globale. Senza tali interventi diventerebbe difficile conservare nel tempo i risultati sinora raggiunti e la posizione di eccellenza che Fincantieri ha conquistato in questi anni, nei quali non ha comunque mancato di destinare le risorse disponibili a presidio della competitività pari a circa Euro/milioni 200 nel biennio 2005/2006.

A tal fine l'Azienda dovrebbe effettuare nei prossimi anni investimenti complessivi dell'ordine di circa 800 milioni di Euro, per la maggior parte destinati al rafforzamento delle proprie strutture italiane e dedicati a garantire per il futuro la "tenuta" tecnologica e produttiva sui mercati nazionali e internazionali.

Secondo i primi dati ad oggi disponibili, il 2006 si configura come un ulteriore anno record per la cantieristica, con una domanda di nuove costruzioni che ha superato i 58 milioni Tslc. contro i 41 milioni Tslc. del 2005, demolendo il record dei 49 milioni Tslc. del 2004.

Per quanto riguarda l'andamento nel 2006 dei mercati legati all'utilizzo dei prodotti Fincantieri, l'analisi settoriale è riportata di seguito.

I Navi da crociera

Anno particolarmente positivo: le prime valutazioni elaborate dalle associazioni di categoria americane ed europee confermano il raggiungimento di un numero di passeggeri pari a circa 15 milioni, in linea con le ipotesi di un tasso medio di crescita annua del mercato attorno all'8%, atteso fino al 2014.

Il Nord America si riconferma il mercato principale, con oltre 12 milioni di crocieristi nel 2006, ma anche l'Europa sta mostrando tassi di sviluppo molto interessanti. Un recente studio della European Cruise Industry prevede una forte espansione dell'industria crocieristica in quest'area con un incremento del 30% dei passeggeri imbarcati nei porti europei nel 2010.

A conferma della fiducia nelle aspettative di crescita del mercato gli armatori hanno ordinato nel corso del 2006 13 navi da crociera per un ammontare di 8 Miliardi di Dollari, il più elevato valore di investimenti in nuove navi mai registrato dal 1990 ad oggi.

Va inoltre sottolineato che nel 2006 sono emerse nuove spinte verso una ulteriore concentrazione del settore sia per quanto riguarda i cantieri costruttori che il compar-

| Ferries

The slackening of new orders in 2006, after a particularly buoyant 2005, is probably temporary and largely attributable to consolidation on the part of shipowners. This affects shipowners' investment priorities and creates uncertainty over fleet renewal schedules. European fleets are operated by over 150 shipowners, a third of whom have large vessels over 150 metres in length.

The liveliness of the second-hand market in terms of volumes and prices and the advanced age of the fleet, especially in the Mediterranean, make a recovery in demand in the medium-long term fairly likely.

On the supply side, which is largely European, the market is continuing to polarize into two distinct types of yard. On the one hand there are Fincantieri and Aker Yards, the only builders with a broad client base and a real capability to supply large "customizable" vessels; on the other, a number of smaller yards that tend to work for a single customer or make a single product and which, at least in the past, have not managed to maintain a stable positioning in the segment. With the exception of the Korean Samsung, Far East operators seem little interested in the ferries market.

| Repairs and conversions

Business was particularly brisk in 2006, both in traditional work and cruise ship conversions and upgrades.

Fincantieri secured some major, image-boosting orders in this segment.

The requests for work on cruise ships is expected to rise in the future due to the increasing size of fleets, the need for periodical restyling of vessels and the increasing numbers of cruise ships operating in the Mediterranean, where our Palermo yards are excellently placed, and northern waters, which are strategically covered by the Lloyd Werft yards.

| Offshore

The offshore business is also providing some interesting prospects, given the growing demand for maintenance and upgrading driven by the intensification in prospecting and extraction in response to rising oil prices.

| Naval vessels

The international market for naval vessels has showed signs of recovery over the last three years. In 2006, 18 new contracts were finalized, involving 49 vessels worth a total of over Euro 11 billion, of which Euro 5 billion commissioned by countries without a suitable shipbuilding industry and which are planning fleet upgrades for geo-strategic reasons, such as India, or which enjoy oil-based financial resources, such as certain Middle Eastern nations.

In the European Union, perennially tight defence budgeting is leading to medium/long-term strategies designed to aggregate demand from member states through the European Defence Agency and to improve the efficiency of industrial platforms. Fincantieri is actively engaged in a number of European bodies involved in this process of change in the naval segment; its proven capacity in both

to armatoriale. Con riferimento ai concorrenti, il gruppo norvegese Aker Yards ha acquisito il cantiere francese Chantiers de l'Atlantique rafforzando la propria capacità produttiva e, in particolar modo, quella di progettazione.

Con tale acquisizione si concentra anche in modo significativo la capacità dell'offerta europea per navi da crociera.

A testimonianza del forte interesse che sta suscitando il mercato europeo, a livello armatoriale si è assistito all'acquisizione del tour operator spagnolo Pullmantur da parte di Royal Caribbean Cruises ed alla costituzione di due joint venture, la prima tra Iberojet e Carnival e la seconda tra gli operatori tedeschi TUI e Aida Cruises, brand del Gruppo Carnival.

| Traghetti

Il rallentamento degli ordini del 2006, dopo un 2005 particolarmente favorevole, è da ritenersi congiunturale ed in buona misura ricollegabile al processo di consolidamento in atto nel comparto armatoriale che determina diverse priorità di investimento e rende più incerti i tempi di maturazione dei programmi di potenziamento delle flotte; quelle che operano in Europa sono gestite da oltre 150 armatori, un terzo dei quali dispone di mezzi di grandi dimensioni, oltre 150 metri di lunghezza.

La vivacità del mercato dell'usato sia in termini di volumi che di prezzi, unitamente all'anzianità in particolare della flotta che opera in Mediterraneo, inducono ad un certo ottimismo sulla ripresa dalla domanda nel medio-lungo termine.

Dal lato dell'offerta, essenzialmente europea, il mercato si sta polarizzando sempre di più tra due tipologie di cantieri costruttori: da un lato Fincantieri e Aker Yards, gli unici che possono vantare una reale capacità d'offerta di mezzi "personalizzabili" di grandi dimensioni ed un ampio portafoglio clienti, dall'altro i cantieri minori che tendenzialmente operano in un'ottica mono-cliente e/o monoprodotto e che almeno in passato non sono riusciti a mantenere una presenza stabile nel comparto. Ad eccezione del coreano Samsung, gli operatori del Far East stanno mostrando un sostanziale disinteresse verso il mercato dei ferries.

| Riparazioni e trasformazioni

Il business si è dimostrato particolarmente vivace nell'ultimo periodo, sia per quanto riguarda gli interventi tradizionali che le trasformazioni e gli ammodernamenti di navi da crociera.

In questo specifico comparto Fincantieri ha ottenuto importanti commesse dalle quali è derivata una significativa e positiva affermazione della propria immagine.

Per il futuro è atteso un incremento nel numero di interventi su navi da crociera, ricollegabile alla crescita dimensionale della flotta, alla necessità di restyling periodico delle unità ed all'incremento del numero di navi da crociera che operano nel Mediterraneo, dove risulta particolarmente favorevole la posizione dello stabilimento di Palermo, e nei mari del nord, dove risulta strategico il cantiere Lloyd Werft.

naval and merchant production is a key feature of the Company's cost reduction policy.

Over the last two years, the main European countries have seen national players joining forces and a strengthening of integration capabilities, as in ThyssenKrupp and EADS' acquisition of Atlas Elektronik and, previously, DCN's takeover of Thales Naval France. In the UK, lastly, BAE Systems and VT Group should shortly be integrating as desired by the Ministry of Defence. In Italy, the incorporation of Società Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) created an operator that can offer customers a complete product, should they require it.

| Mega yachts

The mega yachts segment of the pleasure boat market continues to show great promise. In particular, demand for vessels over 70 metres has been growing fast over recent years and 2006 closed with new orders for 25 units against 14 in 2005. This also reflects the appreciable increase in the number of "ultra rich" in recent years, accompanied by a propensity for buying extreme luxury items. This phenomenon is occurring mostly in rapid developers as India, Russia, and, in the future, China too and should fuel demand for mega yachts well into the future.

German yards continue to be the leading builders of large yachts and account for around 45% of vessels over 70 metres ordered since 1990, followed by Dutch operators.

2006 was a record year for the Company on a commercial level, beating the "boom" year of 2000 and its Euro 4,098 million of orders, which was partly due to the fact it was the last year that orders were subsidized.

Numerous negotiations across all the business areas were concluded, as detailed below.

- In the Merchant segment, new orders amounted to Euro 2,982 million, all for cruise ships and under seven orders from various Carnival Group brands: three vessels for Costa Crociere (one 112,000 and two 92,000 gross ton vessels), two 128,900 gross ton vessels for Carnival Corporation, one 86,000 gross ton vessel for HAL Antillen and one 113,000 gross ton vessel for Princess Cruise Lines.

- In the Naval segment, a contract for the first two multi-mission frigates (FREMM) was formalized by Fincantieri's subsidiary Orizzonte Sistemi Navali, which then assigned to the Company its quota of the platform construction. This marks the operating start up of a programme to build ten vessels for the Italian Navy. A new order was also received for an oceanographic vessel for India's National Institute of Ocean Technology (NIOT).

- Following entry to the mega yacht market and return to off-shore markets, there was a new order in the former for an >130 metre yacht, one of the longest in the world, and orders for six supply vessels, two for the Italian Rimorchiatori Riuniti and four for the German Hartmann.

- Systems and Components booked orders worth Euro 49 million, of which Euro 32 million for external clients and Euro 17 million for other Fincantieri business areas; this continued the positive trend seen in 2005, when it grew

| Navi speciali

Anche il comparto dell'offshore presenta prospettive interessanti a fronte della crescente richiesta di manutenzione ed adeguamento di mezzi generata dall'intensificarsi dell'attività di ricerca e sfruttamento dei giacimenti in relazione al forte aumento del prezzo del petrolio.

| Navi militari

Per quanto riguarda il comparto militare, il mercato internazionale ha registrato nell'ultimo triennio segnali di ripresa. Nel corso del 2006 sono stati finalizzati 18 contratti per 49 navi ed un valore di oltre 11 miliardi di Euro, di cui 5 miliardi assegnati da paesi non in grado di soddisfare le proprie esigenze attraverso l'industria nazionale e che hanno programmi di potenziamento delle proprie flotte per motivazioni geo-strategiche, come l'India, e che in alcuni casi, come i paesi del Medio Oriente, sono supportati da disponibilità derivanti da risorse petrolifere.

In Europa la permanente ristrettezza dei budget destinati alla difesa stanno suggerendo la formulazione di strategie di medio-lungo termine tese a conseguire, attraverso la European Defense Agency, una aggregazione della domanda espressa dagli stati membri ed una maggiore efficienza della base industriale. L'Azienda è fortemente impegnata nei diversi organismi europei per questo processo di "adeguamento" del comparto della difesa; in particolar modo la comprovata capacità duale di Fincantieri è elemento distintivo per assicurare autorevolezza alle proposte di efficientamento in corso.

Negli ultimi due anni si è assistito, nei principali paesi europei, ad un processo di integrazione dei maggiori attori entro le frontiere nazionali e ad un rafforzamento delle competenze di integrazione come testimoniato dall'acquisizione di Atlas Elektronik da parte di ThyssenKrupp ed EADS e, precedentemente, da quella di Thales Naval France da parte di DCN. Nel Regno Unito, infine, è attesa a breve l'integrazione fra i business di BAE Systems e di VT Group, fortemente voluta dal Ministero della difesa britannico. In Italia la costituzione della Società Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) ha consentito di creare lo strumento in grado di offrire, quando richiesto dal cliente, un prodotto completo.

| Mega yachts

All'interno del mercato della nautica da diporto, il comparto dei mega yachts continua a connotarsi come un segmento particolarmente promettente. In particolare la richiesta di mezzi di dimensione superiore a 70 metri ha registrato una forte accelerazione negli ultimi anni ed il 2006 si è chiuso con 25 unità ordinate contro le 14 del 2005. La crescita è determinata anche dall'aumento sensibile del numero di "ultra ricchi" registrato negli ultimi anni, accompagnato dalla propensione ad acquistare oggetti di lusso estremo. Tale dinamica, particolarmente accentuata in paesi in rapido sviluppo come India, Russia, e, in prospettiva, Cina, dovrebbe sostenere la domanda di mega-yachts anche per il futuro.

I cantieri tedeschi si confermano leader nella costruzione di yachts di grandi dimensioni con l'acquisizione di circa il 45% delle unità superiori ai 70 metri ordinate dal 1990 ad oggi, seguiti dagli operatori olandesi.

around 15% on the previous year.

- Repairs and Conversions, with orders of Euro 67 million, built on the good results of the previous year (when orders nearly doubled those of 2004) due mainly to major refits on Carnival Group cruise ships and another refit, the biggest, for Royal Caribbean Group, an important new client.

New orders in 2006 bring the total backlog to Euro 6,195 million and a workload of around three years.

The value of the order book (total value of orders to deliver) amounted to Euro 10,247 million, up Euro 2,450 million on 2005.

Il 2006 segna per la Società il record sul piano commerciale, risultando addirittura migliore del 2000, fino ad oggi anno "boom" con 4.098 milioni di Euro, agevolato peraltro dal fatto che in quell'anno gli ordini godevano per l'ultima volta del regime di contributi.

Sono state, infatti, portate a conclusione numerose trattative in tutte le aree di business, come descritto di seguito.

- Nel "Mercantile" si consuntivano ordini complessivi per 2.982 milioni di Euro, tutti riguardanti navi da crociera, con 7 acquisizioni per i diversi brand del Gruppo Carnival: 3 unità, 1 da 112.000 e 2 da 92.000 tonnellate di stazza lorda per Costa Crociere, 2 da 128.900 tonnellate di stazza lorda per Carnival Corporation, 1 da 86.000 tonnellate di stazza lorda per HAL Antillen ed 1 da 113.000 tonnellate di stazza lorda per Princess Cruise Lines.

- Nel "Militare" si è perfezionato il contratto – tramite la partecipata Orizzonte Sistemi Navali, che ha poi assegnato alla Società la quota relativa alla costruzione della piattaforma – per le prime due fregate multimissione (FREMM) che costituisce il concreto avvio del progetto per la costruzione di 10 unità per la Marina Militare Italiana, nonché l'acquisizione di una nave oceanografica per il National Institute of Ocean Technology – India (NIOT).

- L'ingresso nel mercato dei mega yacht e la rinnovata presenza in quello dei mezzi off-shore registrano l'acquisizione, rispettivamente, dell'ordine per un'unità da oltre 130 metri, tra le più grandi al mondo per lunghezza, e di 6 supply vessel, 2 per l'italiana Rimorchiatori Riuniti e 4 per la tedesca Hartmann.

- I Sistemi e Componenti hanno consuntivato ordini per 49 milioni di Euro, di cui 32 milioni destinati a clientela esterna e 17 milioni alle altre aree di business aziendali, confermando i buoni risultati realizzati nel 2005, che aveva registrato una crescita di circa il 15% rispetto all'anno prima.

- Le Riparazioni e Trasformazioni navali, con ordini pari a 67 milioni di Euro, migliorano ulteriormente il buon risultato dell'esercizio precedente – nel 2005 gli ordini erano praticamente raddoppiati rispetto all'anno prima – soprattutto grazie all'acquisizione di importanti lavori di refitting su numerose navi da crociera appartenenti a brand del Gruppo Carnival e, quello di maggior valore, ad una società del Gruppo Royal Caribbean che inaugura i rapporti con questo importante operatore. Con gli ordini acquisiti nel 2006 il backlog totale sale a 6.195 milioni di Euro, pari a circa 3 anni di carico di lavoro.

Gli ordini in portafoglio (valore totale delle commesse ancora da consegnare) si attestano a quota 10.247 milioni di Euro, in crescita di 2.450 milioni rispetto al valore del 2005.

ECONOMIC, EQUITY AND FINANCIAL PERFORMANCE*

INCOME STATEMENT

ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO*

CONTO ECONOMICO

EURO/MILLION - EURO/MILIONI	2005 (*)	2005 (**)	2006
LINE BY LINE INTEGRALE		EQUITY PATRIMONIO NETTO	
Value of production			
Valore della Produzione	2.268,8	2.261,2	2.466,7
Gross operating margin			
Margine Operativo Lordo	156,1	159,1	157,9
Operating result			
Risultato Operativo	111,4	115,0	125,1
Earnings before income tax			
Risultato ante imposte	104,7	104,4	111,2
Net profit			
Risultato economico	51,1	51,0	52,4
Net invested capital			
Capitale investito netto	620,6	610,5	636,1
Net financial position			
Posizione finanziaria netta	-126,7	-126,7	-142,7

In a situation of global instability throughout the year, the dollar lost value against the Euro to close the year at 1.3170. The Group parent company therefore avoided entering dollar-based negotiations as far as possible. Problems with certain prototype development projects (despite adequate evaluation the year before) and persistent upward pressure on materials and services costs prevented the increase in production volumes from translating into a proportionally higher gross operating margin, while the operating result benefited from certain items relating in any case to the Company's business operations. This positive impact was almost totally offset by losses at Isotta Fraschini Motori.

* The economic, equity and financial performance is based on the figures in the Group's consolidated financial statements, which take in the parent company FINCANTIERI SpA and 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).

** In all the accounts, 2005 data are given in two versions ("line by line" and "equity") following adoption in 2006 of the equity method for Orizzonte which during the year became to all intents and purposes a joint venture. In previous years it had been stated on a line by line basis.

Relativamente alla Capogruppo, la situazione di instabilità a livello internazionale ha determinato per tutto il corso dell'esercizio un andamento negativo del dollaro, il cui cambio di fine anno con l'Euro è stato fissato sul depresso valore di 1,3170.

In questa congiuntura, la Società ha evitato, nei limiti del possibile, trattative denominate nella moneta americana. Gli sforzi e le difficoltà connesse con lo sviluppo di alcuni prototipi, benchè fossero state effettuate adeguate valutazioni già l'anno precedente, nonchè le ancora forti tensioni sui prezzi di approvvigionamento di materie e servizi, hanno impedito che all'aumento dei volumi produttivi corrispondessero analoghi incrementi di redditività a livello di Margine Operativo Lordo, mentre sul Risultato operativo hanno influito positivamente alcune partite comunque connesse con la gestione caratteristica della Società.

Tale impatto positivo è stato pressochè per intero assorbito dagli esiti negativi di Isotta Fraschini Motori di cui si è detto.

* L'andamento economico, patrimoniale e finanziario riflette i dati del bilancio consolidato di Gruppo costituito, oltrechè 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).

** In tutti gli schemi i dati del 2005 vengono proposti in 2 versioni:

- "integrale",
- "patrimonio netto"

a seguito del metodo di consolidamento adottato nel 2006 per la Orizzonte (patrimonio netto) che nell'anno esprime in pieno la caratteristica di joint venture. In precedenza era stata consolidata con il metodo integrale.

INCOME STATEMENT

CONTO ECONOMICO

EURO/MILLION - EURO/MILIONI	2005	2005	2006
	LINE BY LINE INTEGRALE	EQUITY PATRIMONIO NETTO	
Revenues • Ricavi	2.264,8	2.257,2	2.456,4
Change in inventories of finished goods			
Variazione rimanenze di prodotti in magazzino	2,9	2,9	1,9
Increases in fixed assets from internal production			
Incremento di immobilizzazioni per lavori interni	1,1	1,1	8,4
VALUE OF PRODUCTION • VALORE PRODUZIONE	2.268,8	2.261,2	2.466,7
Cost of materials and services			
Consumi di materiali e Servizi esterni	-1.702,9	-1.695,5	-1.880,3
ADDED VALUE • VALORE AGGIUNTO	565,9	565,7	586,4
Labour costs • Costo del lavoro	-409,8	-406,7	-428,5
GROSS OPERATING MARGIN • MARGINE OPERATIVO LORDO	156,1	159,1	157,9
Amortization and depreciation • Ammortamenti	-56,2	-55,6	-56,5
Other provisions • Altri stanziamenti rettificativi	-3	-3	0
Allocations to the provisions for contingencies			
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	-19,7	-19,7	-16,0
Sundry income and expenses			
Saldo proventi e oneri diversi	31,6	31,6	39,7
OPERATING RESULT • RISULTATO OPERATIVO	111,4	115,0	125,1
Financial income and expenses • Proventi e oneri finanziari	3,2	3,5	-5,8
Adjustments to financial assets			
Rettifiche di valore di attività finanziarie	5,3	0,2	-2,0
EARNINGS BEFORE EXTRAORDINARY INCOME AND EXPENSES AND INCOME TAX • RIS. ANTE PPSS E IMPOSTE	119,9	118,7	117,3
Extraordinary income and expenses			
Proventi ed oneri straordinari	-15,3	-14,3	-6,1
EARNINGS BEFORE INCOME TAX • RIS. PRIMA DELLE IMPOSTE	104,7	104,4	111,2
Income tax for the year • Imposte dell'esercizio	-53,6	-53,4	-58,7
NET PROFIT • RISULTATO ECONOMICO	51,1	51,0	52,4

• **Value of production:** up 9.1% on 2005 thanks to production by the Group parent company. The decrease posted by Isotta Fraschini Motori (- Euro 11.6 million) and Fincantieri Marine Systems (- Euro 2.3 million) was not made up by the other Group companies, whose figures were more or less in line with 2005, excepting Gestione Bacini La Spezia (up Euro 0.6 million).

• **Cost of materials and services:** Euro 1,880.3 million, up 10.9% on 2005 (Euro 184.8 million), its ratio to value of production 1.2% up on 2005 (76.2% vs. 75.0%), partly due to rising materials and services costs.

• **Added value:** based on the above, Euro 586.4 million, up 3.7% on the previous year.

• **Labour costs:** Euro 428.5 million, an increase of Euro 21.8 million (5.4%) on 2005, reflecting contractual changes and a slight reduction in the workforce (63 units). The ratio to value of production, however, improved, moving from 18% in 2005 to 17.4% in 2006.

• **Gross operating margin:** Euro 157.9 million, its ratio to value of production 6.4%, half a point down on the previous year.

• **Amortization and depreciation:** Euro 56.5 million, up Euro 0.9 million (1.7%), its impact on the gross operating margin falling to 2.3% from 2.5% the previous year.

• **Valore della produzione:** presenta, rispetto al 2005, un incremento del 9,1%, imputabile alla dinamica produttiva della Capogruppo. Infatti, la riduzione registrata da Isotta Fraschini Motori (-11,6 Euro/milioni) e Fincantieri Marine Systems (-2,3 Euro/milioni) non è compensata dalle altre Società del Gruppo che, ad eccezione della Gestione Bacini La Spezia (+0,6 Euro/milioni), presentano valori sostanzialmente in linea con quelli del 2005.

• **Consumi di materiali e servizi esterni:** si attestano a 1.880,3 Euro/milioni evidenziando una crescita di 184,8 Euro/milioni (+10,9%) rispetto all'anno precedente, con un'incidenza percentuale sul Valore della produzione superiore di 1,2 punti rispetto al 2005 (76,2% contro il 75,0%), anche a seguito dell'incremento di costo di alcune materie e servizi.

• **Valore aggiunto:** pari a 586,4 Euro/milioni presenta, come risultante di quanto sopra esposto, un incremento limitato al 3,7% rispetto all'esercizio precedente.

• **Costo del lavoro:** pari a 428,5 Euro/milioni evidenzia un incremento rispetto al 2005 di 21,8 Euro/milioni (+5,4%), quale conseguenza della dinamica contrattuale, in presenza di una lieve riduzione delle forze medie (63 unità). L'incidenza sul Valore della produzione, al contrario, migliora passando dal 18% del 2005 al 17,4% del 2006.

- **Other provisions and allocations to the provisions for contingencies:** at Euro 16.0 million, down Euro 4 million on 2005, this includes Euro 14.6 million referring principally to the parent company's warranty fund, Euro 1.3 million to Isotta Fraschini Motori and Euro 0.1 million to CETENA.
- **Sundry income and expenses:** Euro 39.7 million, up Euro 8.1 million on the previous year. The figure refers almost entirely to the Group parent company (Euro 39.6 million), deriving from the utilisation of the provision for contingencies (Euro 26 million), the warranty fund (Euro 9.2 million) and grants (Euro 3.1 million).
- **Operating result:** Euro 125.1 million, margin on sales being as in 2005 and in line with expectations for the year, given the demand side competitive scenario and rising purchase costs, but in any case securing a ROS of 5.1%.
- **Financial income and expenses:** this is a negative balance of Euro 5.8 million against a positive Euro 3.5 million in 2005. The main reasons for the Euro 9.3 million deterioration were expenses accrued on Group parent company dollar hedging contracts (Euro 8.6 million) and lower exchange gains by Isotta Fraschini Motori (Euro 0.5 million). The substantial decrease in interest income from banks (Euro 4.3 million), reflecting lower average liquidity levels over the year, was compensated by the decrease in other financial charges, which in 2005 had been affected by cancellation of State grants receivables (Euro 4.4 million).
- **Adjustments to financial assets:** Euro 2.0 million, referring mainly to the Group parent company's writedown of its investment in Ansaldo Fuel Cells.
- **Extraordinary income and expenses:** the negative balance of Euro 6.1 million refers mostly to the Group parent company (Euro 5.9 million), the remaining amounts relating to subsidiaries and Isotta Fraschini Motori in particular.
- **Earnings before income tax:** the items above form an EBIT of Euro 111.2 million, with a 4.5% margin over value of production.
- **Income tax for the year:** Euro 58.7 million, up Euro 5.3 million on 2005; the increase in taxable income, attributable almost entirely to the Group parent company, and a number of modifications to the law caused an increase in current taxes which was only partially offset by the benefit of prepaid taxes.
- **Net profit:** Euro 52.4 million, which is 2.1% of value of production.

- **Margine operativo lordo:** si assesta a 157,9 Euro/milioni, con un'incidenza sul Valore della produzione pari al 6,4%, inferiore di mezzo punto a quella dell'esercizio precedente.
- **Ammortamenti:** pari a 56,5 Euro/milioni, segnano un incremento di 0,9 Euro/milioni (+1,7%) diminuendo l'incidenza (2,3%) rispetto a quella dell'anno precedente (2,5%).
- **Stanzamenti ai fondi rettificativi e a fondi rischi ed oneri:** ammontano a 16,0 Euro/milioni in flessione di 4 milioni rispetto al 2005: per 14,6 Euro/milioni si riferiscono principalmente al fondo garanzia della Capogruppo, per 1,3 Euro/milioni a Isotta Fraschini Motori e per 0,1 Euro/milioni al CETENA.
- **Saldo proventi ed oneri diversi:** si attesta sui 39,7 Euro/milioni con un incremento di 8,1 milioni rispetto al precedente esercizio. Il saldo del 2006 è quasi integralmente attribuibile alla Capogruppo per 39,6 Euro/milioni, derivanti dall'utilizzo del fondo rischi ed oneri per 26 Euro/milioni, del fondo garanzia per 9,2 Euro/milioni e da contributi per 3,1 Euro/milioni.
- **Risultato operativo:** il risultato della gestione caratteristica è pari a 125,1 Euro/milioni, con una redditività delle vendite pari a quella del precedente esercizio ed in linea con le attese dell'anno, alla luce delle dinamiche competitive sul fronte della domanda e delle tensioni dei prezzi degli acquisti, assicurando comunque un ROS pari al 5,1%.
- **Proventi ed oneri finanziari:** evidenziano un saldo negativo di 5,8 Euro/milioni a fronte dei 3,5 Euro/milioni positivi consuntivati nel 2005. Le principali cause dello scostamento di 9,3 milioni sono da imputarsi alla competenza economica dei contratti di copertura sul dollaro relativi alla Capogruppo (Euro/milioni 8,6) ed a minori differenze cambio attive realizzate da Isotta Fraschini Motori (Euro/milioni 0,5). La consistente diminuzione degli interessi attivi da banche (Euro/milioni 4,3), causata dalle minori disponibilità medie di liquidità nel corso dell'anno, è stata infatti compensata dalla diminuzione degli altri oneri finanziari, che, nel 2005, hanno scontato la cancellazione di crediti verso lo Stato per contributi (Euro/milioni 4,4).
- **Rettifiche di valore di attività finanziarie:** valgono 2,0 Euro/milioni principalmente riferiti alla Capogruppo per la svalutazione della partecipazione in Ansaldo Fuel Cells.
- **Proventi ed oneri straordinari:** determinano nell'esercizio un saldo negativo pari a 6,1 Euro/milioni, imputabili principalmente alla Capogruppo per 5,9 Euro/milioni e in via residuale alle controllate, in particolare Isotta Fraschini Motori.
- **Risultato prima delle imposte:** per effetto delle componenti di cui sopra si attesta su 111,2 Euro/milioni con una redditività sul Valore della produzione pari al 4,5%.
- **Imposte dell'esercizio:** risultano pari a 58,7 Euro/milioni, 5,3 milioni in più rispetto al 2005: l'incremento della base imponibile, imputabile in via quasi esclusiva alla Capogruppo, e alcune modifiche normative hanno determinato l'aumento delle imposte correnti, mitigato solo in parte dal beneficio ascrivibile alle imposte anticipate.
- **Risultato economico:** si attesta a 52,4 Euro/milioni registrando una incidenza sul Valore della produzione pari al 2,1%.

BALANCE SHEET

STRUTTURA PATRIMONIALE

EURO/MILIONI - EURO/MILIONI	31.12.2005	31.12.2005	31.12.2006
LINE BY LINE INTEGRALE	EQUITY PATRIMONIO NETTO		
FIXED ASSETS • IMMOBILIZZAZIONI			
Intangible fixed assets • Immobilizzazioni immateriali	20,7	18,7	21,5
Tangible fixed assets • Immobilizzazioni materiali	363,9	363,1	373,1
Financial fixed assets • Immobilizzazioni finanziarie	124,1	127,1	146,3
TOTAL • TOTALE	508,7	508,9	540,9
NET WORKING CAPITAL • CAPITALE D'ESERCIZIO			
Inventories and advance payments to suppliers			
Rimanenze di magazzino e anticipi fornitori	205,3	205,3	205,8
Work in progress on orders			
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione	3.110,5	3.102,4	3.802,7
Trade receivables • Crediti commerciali	391,5	389,9	461,4
Other assets • Altre attività	424,8	421,0	384,0
Invoices for work in progress (-)			
Fatture emesse su lavori in corso (-)	-2.651,4	-2.651,4	-3.322,9
Advance payments from customers (-) • Anticipi da clienti (-)	-241,3	-241,3	-279,1
Trade payables (-) • Debiti commerciali verso fornitori (-)	-679,6	-678,5	-731,3
Provisions for contingencies and other charges (-)			
Fondi rischi e oneri diversi (-)	-143,8	-143,8	-127,9
Other liabilities (-) • Altre passività (-)	-191,1	-189,9	-181,2
TOTAL • TOTALE	224,9	213,7	211,5
INVESTED CAPITAL (less current liabilities)			
CAPITALE INVESTITO (dedotte passività d'esercizio)	733,6	722,6	752,4
EMPLOYEE SEVERANCE INDEMNITY (-)			
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (-)	-113,0	-112,1	-116,3
NET CAPITAL REQUIREMENT			
FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE	620,6	610,5	636,1
covered by: • coperto con:			
SHAREHOLDERS' EQUITY • CAPITALE PROPRIO			
Share capital (paid in): • Capitale sociale versato:			
- Parent company interests • Quote della capogruppo	337,1	337,1	337,1
- Minority interests • Quote di terzi	10,0	0,2	0,3
Reserves and profits (losses) carried forward			
Riserve e risultati a nuovo	349,1	348,9	389,0
Profit (loss) for the year • Utile (perdita) d'esercizio	51,1	51,0	52,4
TOTAL • TOTALE	747,3	737,2	778,8
NET FINANCIAL POSITION • POSIZIONE FINANZIARIA NETTA			
Medium/long-term borrowings			
Debiti finanziari a medio/lungo termine	102,4	102,4	103,5
Financial leases • Leasing finanziario	11,0	10,9	9,6
Medium/long-term financial receivables (-)			
Crediti finanziari a medio/lungo termine (-)	-88,9	-88,9	-86,2
TOTAL • TOTALE	24,5	24,4	26,9
Short-term borrowings • Debiti finanziari a breve	89,0	89,1	12,6
Cash and short-term financial receivables (-)			
Disponibilità e crediti finanziari a breve (-)	-240,2	-240,2	-182,2
TOTAL • TOTALE	-151,2	-151,1	-169,6
TOTAL • TOTALE	-126,7	-126,7	-142,7
TOTAL COVER • TOTALE COPERTURA	620,6	610,5	636,1

In 2006, the Group's equity situation was characterized by an increase in net capital requirement (Euro 25.6 million) due to requirements generated by fixed assets (Euro 32.0 million) which were only in part offset by a reduction in working capital (Euro 2.2 million) and an increase in the provision for employee severance indemnity (Euro 4.2 million).

Given the increase in shareholders' equity (Euro 41.6 million, the result of net income and dividend pay-out), the trends described above made for an improvement of Euro 16 million in net financial position.

This situation takes into account certain medium and long-term payables on a financial leasing contract involving the Group parent company and which are stated using the "financial method".

Nel corso del 2006 la situazione patrimoniale del Gruppo è stata caratterizzata da un aumento del fabbisogno netto di capitale (Euro/milioni 25,6) dovuto ai fabbisogni generati dalle immobilizzazioni (Euro/milioni 32,0) solo in parte compensati da una riduzione del capitale circolante (Euro/milioni 2,2) e dall'incremento del fondo trattamento di fine rapporto (Euro/milioni 4,2). Il descritto andamento, tenuto conto dell'incremento dei mezzi propri – pari a 41,6 Euro/milioni, per effetto dell'utile d'esercizio e del pagamento del dividendo – ha consentito un miglioramento di Euro/milioni 16 della posizione finanziaria netta. Si precisa che tale situazione include nei debiti a medio e lungo termine quelli relativi al contratto di leasing finanziario in essere presso la Capogruppo, esposto secondo il "metodo finanziario".

CASH-FLOW STATEMENT RENDICONTO FINANZIARIO

EURO/MILLION - EURO/MILIONI	2005	2005	2006	
LINE BY LINE INTEGRALE		EQUITY PATRIMONIO NETTO		
GROSS OPERATING CASH FLOW				
FLUSSO MONETARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE				
Profit (losses) for the year • Utile del periodo	51,1	51,0	52,4	
Amortization and depreciation • Ammortamenti	56,2	55,6	56,5	
Capital gains (-) or losses (+) on disposal of fixed assets				
Plus (-) o minusvalenze (+) da realizzo di immobilizzazioni	-0,2	-0,2	-4,8	
Valuation adjustment of fixed assets				
Rivalutazioni (-) o svalutazioni (+) di immobilizzazioni	-5,3	-0,2	2,0	
Net change in employee severance indemnity fund				
Variazione netta del fondo TFR di lavoro subordinato	7,8	109,6	6,9	113,1
			4,2	110,3
CHANGES IN WORKING CAPITAL				
VARIAZIONE DEL CAPITALE D'ESERCIZIO				
Inventories • Rimanenze di magazzino e anticipi a fornitori	-5,4	-5,4	-0,5	
Work in progress on orders				
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione	19,0	25,2	-700,3	
Trade receivables • Crediti commerciali	21,3	23,0	-71,5	
Other assets • Altre attività	-30,6	-33,5	37,0	
Invoices for work in progress				
Fatture emesse su lavori in corso	-539,2	-539,2	671,5	
Advance payments from customers • Acconti per anticipi da clienti	25,8	25,9	37,8	
Trade payables • Debiti commerciali verso fornitori	211,7	212,7	52,8	
Provisions for contingencies and other charges				
Fondi rischio e oneri diversi	6,2	6,2	-15,9	
Other liabilities • Altre passività	-40,2	-331,4	-41,1	-326,2
			-8,7	2,2
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES				
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO		-221,8	-213,1	112,5
CASH FLOW FROM INVESTING ACTIVITIES				
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI				
Investments in fixed assets: • Investimenti in immobilizzazioni:				
- intangible • immateriali	-11,7	-10,4	-13,3	
- tangible • materiali	-55,7	-55,4	-57,8	
- financial • finanziarie	-2,4	-8,1	-43,5	
Proceeds from disposal or repayment of fixed assets				
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	66,0	-3,8	60,0	-13,9
			28,9	-85,7
CASH FLOW FROM FINANCING ACTIVITIES				
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO				
Proceeds from borrowings • Nuovi finanziamenti	17,9	17,7	4,8	
Proceeds from capital contributions • Conferimento dei soci	0,0	0,2		
Grants to capital account • Contributi in conto capitale	0,0	0,0		
Repayment of borrowings (-) • Rimborsi di finanziamenti (-)	-52,2	-34,3	-52,1	-34,2
			-2,3	2,5
DIVIDENDS DISTRIBUTION • DISTRIBUZIONE DI DIVIDENDI		-10,1	-10,1	-10,1
OTHER CHANGES • ALTRE CAUSE		6,4	0,7	-0,7
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENT/ NET INCREASE (DECREASE) IN SHORT TERM BORROWINGS				
INCREMENTO (-DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ/ (-INCREMENTO) DECREMENTO INDEBITAMENTO		-263,6	-270,6	18,5
CASH AND CASH EQUIVALENT AT THE BEGINNING OF PERIOD				
DISPONIBILITÀ (+)/INDEBITAMENTO MONETARIO NETTO (-) A BREVE INIZIALE		414,8	421,7	151,1
CASH AND CASH EQUIVALENT AT THE END OF PERIOD				
DISPONIBILITÀ (+)/INDEBITAMENTO MONETARIO NETTO (-) A BREVE FINALE		151,2	151,1	169,6

The cash flow statement reflects the changes already seen in the balance sheet as follows:

- cash flows from operating activities were positive (Euro 112.5 million): this was mainly due to gross operating cash flow (Euro 110.3 million) and a reduction in working capital (Euro 2.2 million);
- investing activities absorbed Euro 85.7 million; requirements (Euro 114.6 million), relating largely to investments in plant and State grants recorded as financial fixed assets, were only partially offset by funds flowing from disposals and repayments;
- cash flow from financing activities, Euro 2.5 million, were mainly new disbursements for research work and routine repayments, including those under the Group parent company's financial leasing contract;
- other factors include changes in the translation difference reserve;
- in 2006, as in 2005, the Group parent company voted and paid out a dividend of Euro 10.1 million.

Il Rendiconto finanziario rispecchia la già illustrata dinamica delle variazioni relative alle poste patrimoniali e le riassume nei termini seguenti:

- i flussi monetari da attività di esercizio sono risultati positivi (Euro/milioni 112,5): tale risultato è da ascrivere soprattutto alla gestione reddituale (Euro/milioni 110,3) e ad una diminuzione del capitale d'esercizio (Euro/milioni 2,2);
- la dinamica dell'attività di investimento in capitale fisso ha assorbito risorse monetarie per complessivi 85,7 Euro/milioni; i fabbisogni, pari a 114,6 Euro/milioni, costituiti principalmente da investimenti in impianti e da crediti immobilizzati a fronte di contributi erogati dallo Stato, sono stati solo parzialmente mitigati dalle fonti generate dai realizzi e dai rimborsi;
- l'attività di finanziamento segna un aumento pari a 2,5 Euro/milioni, frutto principalmente di nuove erogazioni per attività di ricerca e della normale dinamica dei rimborsi, ivi comprese le rate del leasing finanziario della Capogruppo;
- le altre cause sono da attribuirsi principalmente alla variazione della riserva di conversione;
- come già accaduto nel 2005, anche in quest'ultimo esercizio la Capogruppo ha deliberato e distribuito un dividendo pari a 10,1 Euro/milioni.

TREND IN THE FIRST MONTHS OF 2007 AND FORECAST FOR THE YEAR IN PROGRESS

The first months of 2007 saw returns on the intense commercial activity outlined in the preceding pages, as summarized below:

- in the cruise ships segment, in addition to formalizing the contract with Carnival Group for a P&O vessel, agreements were reached with the American Oceania Cruises for two 65,000 gt vessels (plus an option on a third) and with the Italian Silversea for a 36,000 gt vessel (plus an option on a second). These are top of the range vessels, a market segment we have been focussing effort on because of its considerable potential in terms of prospective customers;
- the return to foreign military markets is marked by the supply of components and technological know how to the Turkish Navy in partnership with a major local operator and four Saettia class patrol vessels for the Iraqi Navy; both contracts are awaiting operational start-up. Lastly, negotiations with the Indian Navy over the construction of a supply vessel entered the final phase;
- contracts were stipulated with the German Hartmann Group for another six supply vessels (plus an option on another two) following the four ordered by Hartmann in 2006;
- a contract for a mega yacht is in the formalization phase.

Numerous other negotiations are underway in all the Company's business areas.

On the deliveries front, the Emerald Princess has just been handed over to Princess Cruise Lines. Earlier, a third and fourth ferry vessel were delivered to Finnlines and the Carnival Freedom was handed over to the Carnival Corporation. The Italian Navy received delivery of the Todaro, the first of two submarines in an Italo-German programme.

New contracts and contracts in the process of formalization will put the order book at well over Euro 11 billion, which will ensure an adequate workload for the Company's various production facilities. Given also that benefits from our industrial efficiency drive will start coming through this year, we have good prospects for further positive results.

ANDAMENTO DEI PRIMI MESI DEL 2007 E PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

La prima parte del 2007 raccoglie i frutti dell'intensa attività commerciale della quale è stato riferito nelle pagine precedenti. Infatti:

- relativamente alle navi da crociera, oltre a formalizzare il contratto con il Gruppo Carnival per una unità assegnata al brand P&O, sono stati raggiunti accordi con l'americana Oceania Cruises per 2 unità da 65.000 tsl, più l'opzione per una terza, e con l'italiana Silversea per 1 unità da 36.000 tsl, più l'opzione per una seconda. Si tratta di navi di "alta gamma", segmento di mercato che è stato seguito con impegno avendone percepito le notevoli potenzialità, per nuovi committenti che arricchiscono il portafoglio clienti della Società;
- il rientro nei mercati esteri di navi militari è confermato dalla fornitura di componenti e know how tecnologico alla Marina Militare della Turchia, in partnership con un'importante industria locale, e di 4 pattugliatori classe Saettia destinati alla Marina Militare dell'Irak; entrambi i contratti sono in attesa di diventare operativi. Infine, sono nella fase conclusiva le trattative con la Marina Militare Indiana per la costruzione di una rifornitrice di squadra;
- con il gruppo tedesco Hartmann sono stati stipulati i contratti per altri 6 supply vessels, più l'opzione per ulteriori 2 unità, che si aggiungono ai 4 già ordinati dallo stesso cliente nel 2006;
- è in corso di perfezionamento il contratto per un mega yacht.

Numerose altre trattative sono tuttora in corso, attinenti tutte le aree di business in cui opera la Società.

È stata appena consegnata alla Princess Cruise Lines la Emerald Princess; in precedenza erano state prese in consegna dalla Finnlines la terza e quarta nave traghetto, dalla Carnival Corporation la Carnival Freedom e dalla Marina Militare Italiana il sommergibile Todaro, primo della coppia di battelli realizzati nel quadro di un programma italo-tedesco.

I contratti stipulati e la positiva conclusione delle trattative in via di formalizzazione consentiranno di incrementare ulteriormente il portafoglio ordini, che dovrebbe abbondantemente superare gli 11 miliardi di Euro, in grado di assicurare adeguati carichi di lavoro ai vari stabilimenti della Società. Tenendo altresì conto degli attesi benefici derivanti dal rinnovato programma di efficientamento industriale, si possono prospettare anche per l'anno in corso risultati positivi.

CONSOLIDATED BALANCE SHEET - ASSETS

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO - ATTIVO

EURO/000 - EURO/MIGLIAIA	31.12.2005	31.12.2006	
SUBSCRIBED CAPITAL UNPAID • CREDITI V/SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI			
Already called arrears • parte richiamata	-	-	
Not called arrears • parte non richiamata	139	-	
TOTAL SUBSCRIBED CAPITAL UNPAID			
TOTALE CREDITI V/SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	139	-	
FIXED ASSETS • IMMOBILIZZAZIONI			
Intangible fixed assets • Immobilizzazioni immateriali			
Start-up and expansion expenses • Costi di impianto e di ampliamento			
R&D and advertising costs • Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	25	1.459	
Industrial patent rights and intellectual property rights			
Diritti di brevetto ind. e diritti di utilizz. opere dell'ingegno	10.499	10.649	
Concessions, licenses, trademarks and similar rights • Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	778	416	
Goodwill • Avviamento	897		
Intangible fixed assets under construction and advances • Immobilizzazioni in corso ed acconti	922	1.571	
Others • altre	7.529	7.360	
TOTAL INTANGIBLE FIXED ASSETS • TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	20.650	21.455	
Tangible fixed assets • immobilizzazioni materiali			
Land and buildings • terreni e fabbricati	109.779	112.030	
Plant and machinery • impianti e macchinario	152.641	148.758	
Industrial and commercial equipment • attrezzature industriali e commerciali	8.282	9.875	
Transferable assets • beni gratuitamente devolvibili	42.683	42.528	
Other assets • altri beni	41.067	39.596	
Tangible fixed assets under construction and advances • immobilizzazioni in corso e acconti	9.425	20.354	
TOTAL TANGIBLE FIXED ASSETS • TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	363.877	373.141	
Financial fixed assets • immobilizzazioni finanziarie			
Equity investments in non-consolidated subsidiaries • partecipazioni in imprese controllate non consolidate	1.415	12.122	
Equity investments in associated companies • partecipazioni in imprese collegate	8.836	1.265	
Equity investments in other companies • partecipazioni in altre imprese	6.776	10.831	
Advances on investments • versamenti in c/partecipazioni			
Receivables from non-consolidated subsidiaries • crediti verso imprese controllate non consolidate			
Receivables from associated companies • crediti verso imprese collegate	46.466	43.713	2.772
Receivables from parent companies • crediti verso controllanti			
Receivables from others • crediti verso altri	149.558	164.494	22.615
Other securities • altri titoli			
Own shares • azioni proprie			
TOTAL FINANCIAL FIXED ASSETS • TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	213.051	232.425	
TOTAL FIXED ASSETS • TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	597.578	627.021	
CURRENT ASSETS • ATTIVO CIRCOLANTE			
Inventories • rimanenze			
Raw and ancillary materials and consumables • materie prime, sussidiarie e di consumo	131.740	125.547	
Work in progress and semi-finished products • prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	1.346	1.019	
Work in progress on orders • lavori in corso su ordinazione	3.110.532	3.802.744	
Finished products • prodotti finiti	8.629	10.065	
Goods • merci			
Advances • acconti	63.578	69.171	
TOTAL INVENTORIES • TOTALE RIMANENZE	3.315.825	4.008.546	
Receivables • crediti			
Trade • verso clienti	390.269	442.186	
Non-consolidated subsidiaries • verso imprese controllate non consolidate	49.857	19.151	
Associated companies • verso imprese collegate	1.198	37	
Taxes • tributari	22.900	13.293	
Deferred tax assets • imposte anticipate	59.436	61.833	
Parent companies • verso controllanti			
Others • verso altri	262.546	257.418	
TOTAL RECEIVABLES • TOTALE CREDITI	786.206	793.918	-
Financial assets not held as fixed assets			
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Equity investments in non-consolidated subsidiaries • partecipazioni in imprese controllate non consolidate			
Equity investments in associated companies • partecipazioni in imprese collegate			
Equity investments in other companies • altre partecipazioni			
Own shares • azioni proprie			
Other securities • altri titoli	-	-	
Cash and cash equivalents • disponibilità liquide			
Bank and postal deposits • depositi bancari e postali	189.151	181.516	
Cheques • assegni	108	380	
Cash in hand • denaro e valori in cassa	120	173	
TOTAL CASH AND CASH EQUIVALENTS • TOTALE DISPONIBILITA' LIQUIDE	189.379	182.069	
TOTAL CURRENT ASSETS • TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	4.291.410	4.984.533	
Accrued income and prepaid expenses • Ratei e risconti			
Discounts and similar charges on loans • disaggi di emissione ed altri oneri simili su prestiti			
Accrued income and other prepaid expenses • ratei e altri risconti	80.871	51.673	
TOTAL ACCRUED INCOME AND PREPAID EXPENSES • TOTALE RATEI E RISCONTI	80.871	51.673	
TOTAL ASSETS • TOTALE ATTIVO	4.969.998	5.663.227	

CONSOLIDATED BALANCE SHEET - LIABILITIES

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO - PASSIVO

EURO/000 - EURO/MIGLIAIA	31.12.2005	31.12.2006	
SHAREHOLDERS' EQUITY • PATRIMONIO NETTO			
Group parent company interests • quote della capogruppo			
Share capital • capitale sociale	337.112		337.112
Share premium reserve • riserva da sovrapprezzo azioni	71		71
Profits carried forward • risultati portati a nuovo			
Legal reserve • riserva legale	20.462		22.885
Other reserves • altre riserve	308.488		349.402
Translation difference reserve • riserva da differenza di conversione	-1.075		-1.884
Consolidation reserve • riserva di consolidamento	20.988		18.495
Losses carried forward • perdite di esercizi precedenti			
Losses carried forward balanced in the year • perdite di esercizi precedenti ripianate in corso d'anno			
Profit for the year • utile dell'esercizio	50.969		52.462
Loss for the year balanced in the year • perdita dell'esercizio ripianata in corso d'anno			
TOTAL GROUP PARENT COMPANY INTEREST • TOTALE QUOTE DELLA CAPOGRUPPO	737.015		778.543
Minority interests • quote di terzi			
Capital, reserves and profits/losses carried forward • capitale, riserve e risultati portati a nuovo	10.247		296
Profit for the year • utile dell'esercizio	138		-14
TOTAL MINORITY INTERESTS • TOTALE QUOTE DI TERZI	10.385		282
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY • TOTALE PATRIMONIO NETTO	747.400		778.825
PROVISION FOR CONTINGENCIES AND OTHER CHARGES • FONDI PER RISCHI ED ONERI			
Retirement pension and similar obligations • per trattamento di quiescenza e obblighi simili			
Taxes • per imposte			13
Other • altri	143.789		127.884
TOTAL PROVISION FOR CONTINGENCIES AND OTHER CHARGES • TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI	143.789		127.897
EMPLOYEE SEVERANCE INDEMNITY • T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO	112.988		116.317
Payables • debiti			
Bonds • obbligazioni		Falling due beyond 2006	Falling due beyond 2007
Convertible bonds • obbligazioni convertibili		Scadenti oltre il 2006	Scadenti oltre il 2007
Payables to shareholders for loans • debiti verso soci per finanziamenti	80.172		178
Payables to banks • debiti verso banche	109.004	96.989	113.271
Payables to other financial companies • debiti verso altri finanziatori	10.969	9.627	9.623
Invoices issued on work in progress • fatture emesse su lavori in corso	2.651.401		3.322.882
Advances from customers • anticipi da clienti	241.312		279.097
Trade payables • debiti verso fornitori	679.458		731.256
Trade notes issued • debiti rappresentati da titoli di credito			
Payables to non-consolidated subsidiaries • debiti verso imprese controllate non consolidate	784		1.102
Payables to associated companies • debiti verso imprese collegate	1.569		1.583
Payables to parent companies • debiti verso controllanti			
Payables to tax authorities • debiti tributari	9.951		30.710
Payables to social security institutions • debiti verso ist. di previdenza e di sicurezza sociale	22.792	43	22.693
Other payables • altri debiti	122.982	17.794	93.455
TOTAL PAYABLES • TOTALE DEBITI	3.930.394	124.453	4.605.850
ACCRUED LIABILITIES AND DEFERRED INCOME • RATEI E RISCONTI			
Premiums on loans • aggi emissione			
Accrued liabilities and other deferred income • ratei e altri risconti	35.427		34.338
TOTAL ACCRUED LIABILITIES AND DEFERRED INCOME • TOTALE RATEI E RISCONTI	35.427		34.338
TOTAL LIABILITIES • TOTALE PASSIVO	4.969.998		5.663.227

CONSOLIDATED MEMORANDUM ACCOUNTS

CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI

EURO/000 - EURO/MIGLIAIA	31.12.2005	31.12.2006	
UNSECURED GUARANTEES GIVEN • GARANZIE PERSONALI PRESTATE			
Bank guarantees in favour of • Fidejussioni			
- Non-consolidated subsidiaries • a favore di imprese controllate non consolidate	4.132		4.132
- Associated companies • a favore di imprese collegate			
- Companies controlled by our parent companies • a favore di imprese controllate da nostre controllanti			
- Other • a favore di altri	586		206
TOTAL BANK GUARANTEES • TOTALE FIDEJUSSIONI	4.718		4.338
Other guarantees in favour of • Altre			
- Non-consolidated subsidiaries • a favore di imprese controllate non consolidate	15.296		9.296
- Associated companies • a favore di imprese collegate			
- Companies controlled by our parent companies • a favore di imprese controllate da nostre controllanti			
- Other • a favore di altri	56.384		42.858
TOTAL OTHER • TOTALE ALTRE	71.680		52.154
TOTAL UNSECURED GUARANTEES GIVEN • TOTALE GARANZIE PERSONALI PRESTATE	76.398		56.492
COLLATERAL GUARANTEES GIVEN • GARANZIE REALI PRESTATE			
On payables • Per debiti iscritti in bilancio			
PURCHASE AND SALE COMMITMENTS • IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA			
Purchase commitments • Impegni di acquisto	13.195		119.108
Sale commitments • Impegni di vendita	1.092.856		704.383
TOTAL PURCHASE AND SALE COMMITMENTS • TOTALE IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA	1.106.051		823.491
OTHER MEMORANDUM ACCOUNTS • ALTRI CONTI D'ORDINE	1.333.814		1.757.506
TOTAL MEMORANDUM ACCOUNTS • TOTALE CONTI D'ORDINE	2.516.263		2.637.489

CONSOLIDATED INCOME STATEMENT CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

EURO/000 - EURO/MIGLIAIA	2005	2006
VALUE OF PRODUCTION • VALORE DELLA PRODUZIONE		
Revenues from sales and services • ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.171.890	1.734.340
Changes in inventories of work in progress, semi-finished and finished products Variazioni delle rim. di prodotti in corso di lav., semilavorati e finiti	2.925	1.880
Changes in work in progress on orders • variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-19.133	700.571
Increases in fixed assets from internal production • incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.094	8.421
Other revenues and income • altri ricavi e proventi		
Operating grants and compensations • contributi in conto esercizio ed indennizzi	87.608	
Capital gains on disposals • plusvalenze da alienazioni	127	306
Others • diversi	71.723	81.009
TOTAL VALUE OF PRODUCTION • TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	2.316.234	2.526.527
COST OF PRODUCTION • COSTI DELLA PRODUZIONE		
Raw and ancillary materials, consumables and goods • per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.231.125	1.303.185
Semi-finished and finished products • per semilavorati e prodotti finiti	1.490	2.372
Services • per servizi	479.959	565.384
Leases and rentals • per godimento di beni di terzi	17.278	20.245
Personnel • per il personale		
- Wages and salaries • salari e stipendi	280.653	291.933
- Social security • oneri sociali	104.039	108.915
- Employee severance indemnity • trattamento di fine rapporto	19.747	20.492
- Pensions and similar • trattamento di quiescenza e simili		
- Other costs • altri costi	5.397	7.119
Amortization, depreciation and writedowns • ammortamenti e svalutazioni		
- Amortization of intangible fixed assets • ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	10.303	10.253
- Depreciation of tangible fixed assets • ammortamento delle immobilizzazioni materiali	45.945	46.277
- Other writedowns of fixed assets • altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
- Writedowns of current receivables and cash and cash equivalents		
- Svalutaz. dei crediti compresi nell'attivo circ. e delle dispon. liquide	327	17
Changes in raw and ancillary materials, consumables and goods inventories Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie di cons. e merci	-20.030	6.193
Provisions for contingencies • accantonamenti per rischi	2.357	1.540
Other provisions • altri accantonamenti	17.327	14.440
Other operating costs • oneri diversi di gestione	8.951	10.092
TOTAL COST OF PRODUCTION • TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	2.204.868	2.408.457
DIFFERENCE BETWEEN VALUE AND COST OF PRODUCTION		
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	111.366	118.070
FINANCIAL INCOME AND EXPENSES • PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
Income from equity investments • proventi da partecipazioni		
- Dividends from non-consolidated subsidiaries • dividendi da imprese controllate non consolidate		
- Dividends from associated companies • dividendi da imprese collegate		
- Dividends from other companies • dividendi da altre imprese	103	103
- Other income from equity investments • altri proventi da partecipazioni	281	
Other financial income • altri proventi finanziari		
- From receivables held as fixed assets • da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
Non-consolidated subsidiaries • imprese controllate non consolidate		
Associated companies • imprese collegate	1.425	1.520
Parent companies • controllanti		
Other companies • altri	7.232	5.828
- Securities held as fixed assets		
- Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecip.		
- Securities held as current assets		
- Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecip.		
Income other than above • proventi diversi dai precedenti		
- Interests and commissions from non-consolidated subsidiaries		
- Interessi e commissioni da imprese controllate non consolidate	18	113
- Interests and commissions from associated companies • interessi e commissioni da imprese collegate		
- Interests and commissions from parent companies • interessi e commissioni da controllanti		
- Interests and commissions from others and sundry income • interessi e commissioni da altri e proventi vari	11.570	7.270
TOTAL FINANCIAL INCOME • TOTALE PROVENTI FINANZIARI	20.629	14.834
Interests and other financial expenses • interessi e altri oneri finanziari		
- Interests and commissions to non-consolidated subsidiaries		
- Interessi e commissioni a imprese controllate non consolidate	256	112
- Interests and commissions to associated companies • interessi e commissioni a imprese collegate	41	45
- Interests and commissions to parent companies • interessi e commissioni a controllanti	119	230
- Interests and commissions to others and sundry income • interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	14.432	8.541
TOTAL FINANCIAL EXPENSES • TOTALE ONERI FINANZIARI	14.848	8.928
Exchange-rate gains and losses • utili e perdite su cambi	2.541	11.666
TOTAL FINANCIAL INCOME AND EXPENSES • TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	3.240	-5.760

CONSOLIDATED INCOME STATEMENT CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

EURO/000 - EURO/MIGLIAIA	2005	2006
ADJUSTMENTS TO FINANCIAL ASSETS • RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
Revaluations • Rivalutazioni		
- Equity investments • Di partecipazioni	5.330	230
- Financial fixed assets • Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		
- Securities held as current assets • Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecip.		
TOTAL REVALUATIONS • TOTALE RIVALUTAZIONI	5.330	230
Writedowns • Svalutazioni		
- Equity investments • Di partecipazioni		2.234
- Financial fixed assets • Di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		
- Securities held as current assets • Di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecip.		
TOTAL WRITEDOWNS • TOTALE SVALUTAZIONI	-	2.234
TOTAL ADJUSTMENTS • TOTALE DELLE RETTIFICHE	5.330	-2.004
EXTRAORDINARY INCOME AND EXPENSES • PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
Income • Proventi		
- Capital gains on disposals • Plusvalenze da alienazioni	198	4.798
- Other • Diversi	18.953	16.744
TOTAL EXTRAORDINARY INCOME • TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	19.151	21.542
Expenses • Oneri		
- Capital losses on disposals • Minusvalenze da alienazioni		
- Prior year taxes • Imposte relative ad esercizi precedenti	97	39
- Other • Altri	34.307	20.642
TOTAL EXTRAORDINARY EXPENSES • TOTALE ONERI STRAORDINARI	34.404	20.681
TOTAL EXTRAORDINARY INCOME AND EXPENSES • TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE	-15.253	861
Earnings before income tax • Risultato prima delle imposte	104.683	111.167
Income tax for the year • Imposte sul reddito dell'esercizio		
- Current • Correnti	-25.428	-60.952
- Deferred and pre-paid • Differite e anticipate	-28.148	2.233
TOTAL INCOME TAX FOR THE YEAR • TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-53.576	-58.719
PROFIT FOR THE YEAR • UTILE DELL'ESERCIZIO	51.107	52.448
of which • di cui:		
- Group parent company interests • Quota capogruppo	50.969	52.462
- Minority interests • Quota terzi	138	-14

BOARD OF DIRECTORS

(2006-2008)

Chairman	ANTONINI Cav. Lav. Dott. Corrado
Chief executive officer	BONO Dott. Giuseppe
	GIORGI Avv. Giorgio
	OSTILLIO Dott. Massimo
	PARLATO Dott. Francesco
	PRATO Dott. Maurizio
	REBULLA Dott. Luciano
Secretary (since 2nd October 2006)	CASTALDO Avv. Maurizio

STATUTORY AUDIT COMMITTEE

(2005-2007)

Chairman	PUCCI Avv. Bruno
Standing auditors	ALEMANNI Dott. Pierluigi TRAUNER Avv. Sergio
Reserve auditors	GENTILE Dott. Giancarlo MANCINI Dott. Alberto

EXTERNAL AUDITORS

PricewaterhouseCoopers S.p.A.
(auditors of the Statutory financial statements pursuant to
article 2409 bis et seq. of the Italian Civil Code)

