

# **FINCANTIERI**

## **AUDIZIONE**

---

Roma, 22 Aprile 2010

## CONTENUTO DEL DOCUMENTO

- **Evoluzione del contesto competitivo**

- Andamento del Gruppo Fincantieri nel 2009

- Prospettive per il 2010

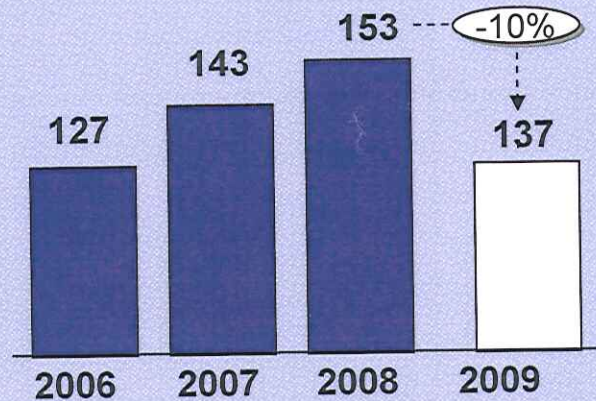
# MERCATO MONDIALE: "CROLLO" DOMANDA NUOVE UNITA'

## Contesto di riferimento

- Nel **2009**, il forte impatto negativo della **crisi globale di fine 2008** ha colpito in misura superiore alle aspettative il **settore dello shipping, causando:**
  - Una **significativa riduzione dei traffici marittimi**
  - Il **crollo degli ordini per nuove unità navali** a livello mondiale e la **cancellazione di ordini già emessi**
- **Livello ordinativi** si è attestato ai **minimi storici** della crisi di **metà anni '80**. Tale contrazione è ancora più evidente se guardata in termini di **valore (investimenti in nuove navi nel 2009 diminuiti dell'88% vs. 2008)**

## Traffico merci mondiale<sup>(1)</sup>

Mln di TeU da traffici containerizzati

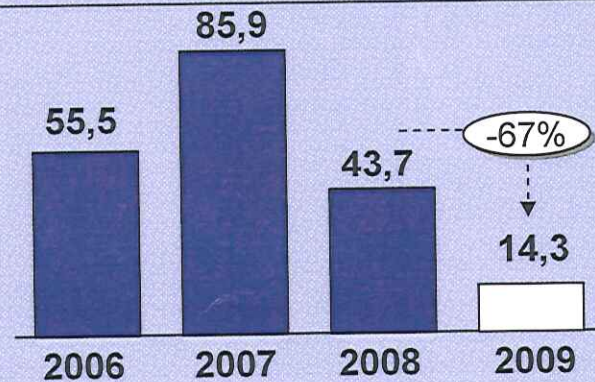


### Evoluzione 2008 / 2009

**Significativo calo traffico merci** (in riduzione del 10% nel 2009 vs. 2008)

## Ordini mondiali navi mercantili <sup>(2)</sup>

Mln TLSC



### Evoluzione 2008 / 2009

**Drastica riduzione domanda nuove unità navali** (ordini 2009 in calo del 67% vs. 2008 e dell'83% vs. 2007)


Valore Euro Mld: 2006 (167), 2007 (263), 2008 (157), 2009 (18)

(1) Drewry Shipping Consultant

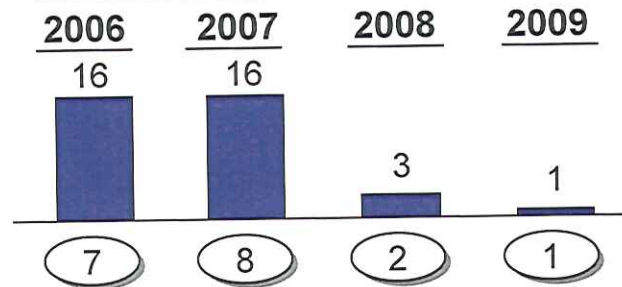
(2) Lloyd's / Fairplay, Clarkson – elaborazioni Fincantieri

# PRINCIPALI LINEE DI BUSINESS DI FC: "CROLLO" DOMANDA NUOVE UNITA'

Evoluzione ordini nuove navi  
Numero

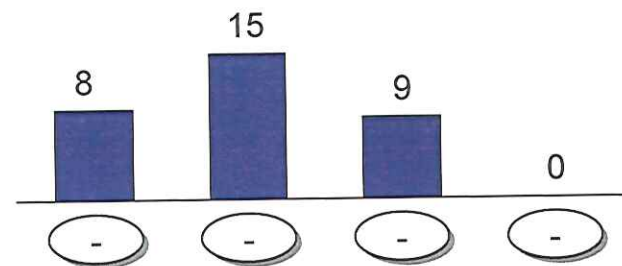
Delta 2009/2008  = Di cui Fincantieri

**Navi da crociera**  
• Nel 2009 un solo ordine (nave classe "Dream" da 130.000 tsl ordinata da Carnival a Fincantieri)



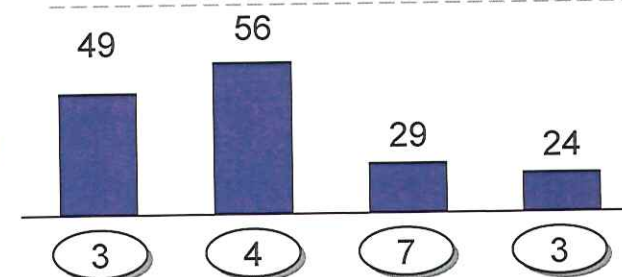
- 67%

**Ferries<sup>(1)</sup>**  
• Nessun ordine a livello mondiale nel segmento dei ferries accessibile a Fincantieri (> 150 m)



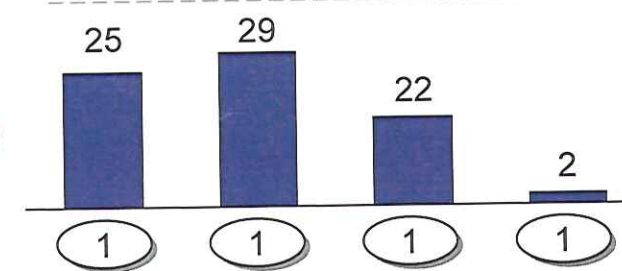
- 100%

**Navi militari<sup>(2)</sup>**  
• Nel 2009 dimezzato il valore delle navi militari ordinate rispetto a quanto registrato nel 2008



- 20%

**Mega-Yacht**  
• Nel 2009 perfezionati solo 2 ordini per Mega-Yacht > di 70 m (di cui uno assegnato a Fincantieri)








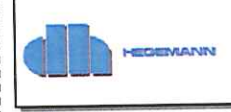


- 90%

(1) Ferries > 150 m riferiti al mercato "accessibile" a Fincantieri  
(2) Escluse le unità nucleari e le unità di lunghezza inferiore ai 45 metri

# CONCORRENTI: IMPATTO DELLA CRISI

L'impatto della crisi è stato pesante sul settore cantieristico costringendo numerosi players al ridimensionamento strutturale o alla chiusura

Players	Status	Descrizione
<b>Main players</b>		
	• <b>Ristrutturazione</b>	• A seguito di forti vuoti di lavoro drastico ridimensionamento organici (licenziamenti per ~ 300 unità nel 2009 nel cantiere Turku e nel 2010 annunciata cassa integrazione per ~ 800 unità in STX France)
	• <b>Calo portafoglio</b>	• Difficoltà mitigate rispetto ad altri concorrenti grazie al significativo portafoglio ordini (attualmente in forte ridimensionamento) ed al sostegno ricevuto dal Governo
	• <b>Tentativo di diversificazione</b>	• Difficoltà su attività core con tentativo di mitigarle entrando in nuovi business (e.g. energia nucleare/rinnovabile, servizi per facilities industriali nel settore civile/difesa)
	• <b>Uscita business</b>	• Uscita dal business cantieristico (cessione a BAE Systems di quota in BVT) e focalizzazione su servizi di supporto logistico
	• <b>Cessione attività</b>	• A seguito di forti difficoltà su tutti i segmenti, avviata cessione delle attività civili e in discussione partnership per navi militari di superficie con Abu Dhabi Mar
<b>Minor players</b>		
	• <b>Fallimento</b>	• Ceduta quota in Wadan Yards da STX Europe a Mandataria Finance • Istanza di fallimento cantieri tedeschi Wadan Yards rilevati da privato
	• <b>Chiusura/ cessione</b>	• Chiuso il cantiere di Odense e venduto un cantiere in Estonia
	• <b>Ristrutturazione</b>	• Previste ristrutturazioni e riduzione posti lavoro

**Perdita occupazionale nel settore cantieristico europeo stimata pari a c.a. il 20% su un totale complessivo di 180.000 addetti**

## CONCORRENTI: SUPPORTO GOVERNATIVO AL SETTORE

### Misure poste in essere dai governi locali

#### Situazione

- Sulla riduzione della domanda di nuove navi ha inciso anche la **scarsa liquidità e l'elevato costo del debito** per gli armatori (valore medio annuale dei CDS<sup>(1)</sup> per Carnival e Royal Caribbean aumentato dal 3,72% nel 2008 al 5,40% nel 2009)
- In tale situazione Carnival, che in passato aveva fatto ricorso al **finanziamento all'esportazione** in misura molto limitata (dal 2000 al 2008 finanziamento richiesto per 6 navi vs 22 navi consegnate da Fincantieri), ha invece richiesto come pre-condizione alla finalizzazione di nuovi ordini il **rilascio di garanzie SACE** sia sulle navi nuove che sulle navi già in costruzione

#### Emissione ordini in campo militare

- **Germania:** ordine per 1 unità rifornitrice di squadra (affidata ad un consorzio di 4 cantieri)
- **Francia:** 1 nave anfibia (commissionata ad STX) e mezzi Guardia Costiera (in corso d'assegnazione)
- **Inghilterra:** accordo di 15 anni tra Ministero della Difesa e BVT Surface Fleet (c.a. Euro/Mln 250 per anno)
- **Finlandia :** assegnazione a STX Finland di un progetto di sviluppo di una nuova classe di unità per la Guardia Costiera, nonché di aiuti alla ricerca a copertura delle spese di progettazione di un research vessel acquisito per conto del Department of Environmental Affairs del Sud Africa

#### Garanzie e finanziamenti per realizzazione navi

- **Germania:** garanzia fino al 95% del finanziamento (oltre Euro/ Mld 1,7) in favore di RCCL per 4 navi da parte di Hermes (agenzia tedesca per il credito all'esportazione)
- **Finlandia:** garanzia fino al 95% del finanziamento (oltre Euro/Mld 1,6) in favore di RCCL per costruzione navi "Oasis of the Seas" e "Allure of the Seas" presso STX Finland
- **Francia:** garanzia fino al 95% del finanziamento (Euro/Mln 420) in favore di MSC per costruzione "Favolosa" presso STX Europe (in fase di finalizzazione)
- **Spagna:** erogati oltre Euro/Mln 200 di finanziamento per completamento ordini già assunti da cantieri privati di piccola e media dimensione

#### Aumenti di capitale

- **Francia:** aumento di capitale di Euro/Mln 110 grazie all'entrata del Governo nel capitale azionario di STX France

(1) Credit default SWAP

## CONTENUTO DEL DOCUMENTO

- Evoluzione del contesto competitivo

- **Andamento del Gruppo Fincantieri nel 2009**

- Prospettive per il 2010

## CONTENUTO DEL DOCUMENTO

- Evoluzione del contesto competitivo
- Andamento del Gruppo Fincantieri nel 2009


- **Prospettive per il 2010**




# EVOLUZIONE CONTESTO DI MERCATO PER AREA DI BUSINESS

**Settore**      **Prospettive future**      **Trend**


**Crociera**



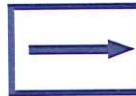
- Periodo 2010-2011: slittamento della maggior parte degli ordinativi e dei nuovi programmi di acquisizione a causa della crisi finanziaria
- Dal 2012: previsto progressivo ritorno del business ai livelli pre-crisi




**Ferries**




- Traffici merci e passeggeri, che risentono attualmente della congiuntura economica negativa, attesi in ripresa solamente nel medio termine (per sviluppo “autostrade del mare”)




**Militari**




- Mantenimento / anticipazione programmi chiave Marina Militare Italiana (es. LHD)
- Concentrazione domanda Marina USA su programmi chiave come LCS
- Ulteriori opportunità in paesi sprovvisti di produttore nazionale (es: Algeria, UAE, Brasile)




**Mega Yacht**




- Crescita attesa nel medio – lungo termine per aumento numero clienti potenziali (penetrazione ancora bassa in paesi emergenti)




**Riparazioni / conversioni**




- Trend di crescita passato è previsto essere mantenuto nei prossimi anni per incremento del numero di navi in esercizio e invecchiamento flotta esistente (i.e. per navi cruise)



**Marine System**



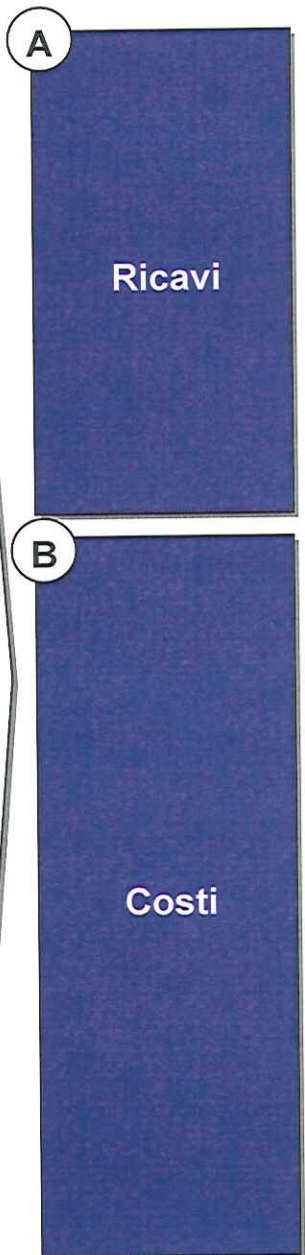
- Sviluppo atteso in selezionati mercati geografici (USA) e aree di prodotto (turbine)



• Nel 2010 e 2011 non si attendono forti incrementi della domanda di nuove costruzioni mentre è attesa la ripresa dal 2012

# SINTESI ASPETTATIVE A TENDERE PER FINCANTIERI

**Linee guida**  
 Oggi, l'Azienda si sente ancora di confermare la visione congiunturale della crisi assunta ad inizio 2009 sulla base delle prospettive di mercato




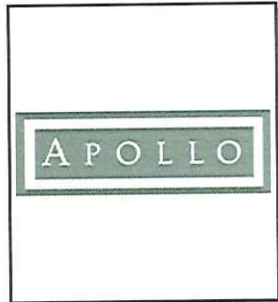


## Principali azioni

- **Mercantile:** focus su armatori di primo livello (i.e. Carnival: ordini navi Princess prototipo oggetto di MOA ancora da firmare) congiuntamente a ricerca nuove opportunità commerciali anche “one-off” (i.e. segmenti di nicchia Luxury ed Expeditionary)
  - **Militare:** rafforzamento del posizionamento su mercati “core” (i.e. programma LCS in USA) e sviluppo in paesi con programmi consolidati (UAE, Algeria, Brasile, India)
  - **Altro:** sviluppo business / mercati ad alto potenziale (offshore in Brasile, mega-yacht)
- 
- Gestione del **vuoto di lavoro** con provvedimenti congiunturali  
 In tale ottica:
    - √ conferma del ricorso alla CIGO per fronteggiare le situazioni di insaturazione;
    - √ alla scadenza della CIGO, ove permane l'insaturazione, accesso, immediatamente dopo e senza soluzione di continuità, alla CIG per evento improvviso / imprevisto (DM 31826/2002), di cui il Ministero del Lavoro ha ampliato l'operatività, attualizzandone l'interpretazione (lett. circ. del 30.3.2009), al fine di favorire il superamento della crisi con soluzioni idonee a preservare il rapporto di lavoro.
  - Piena **implementazione iniziative** lanciate nel 2009 relative a:
    - √ **Aumento competitività e razionalizzazione costi**
    - √ **Innovazione di processo / prodotto**
  - **Miglioramento** della **gestione della qualità** (anche relativamente al network fornitori)





## NUOVE NAVI PROTOTIPO: CARATTERISTICHE E IMPLICAZIONI

- Nuovo MOA prevede la costruzione di 2 navi prototipo per “Princess” il cui **progetto è risultato tecnicamente e qualitativamente maggiormente rispondente alle esigenze di Carnival** vs. quello di Meyer Werft essendo peraltro caratterizzato da un elevato impatto in termini di risparmio energetico
- **Il prezzo è peraltro estremamente competitivo e penalizzante per FC** essendo €/Mln 500 per nave vs. €/Mln 560 del MOA di Giugno in cui le 2 navi sempre per Princess erano invece mere evoluzioni di maggiori dimensioni rispetto alle navi precedentemente realizzate
- **Nuovo progetto riguarda nave da 141 mila Tslc** con 1.780 cabine passeggeri (e 760 cabine equipaggio) per un totale di 4.200 passeggeri (e 1.400 persone di equipaggio) **vs. le navi del MOA di Giugno che erano da 126 mila Tslc** con 1.715 cabine passeggeri (e 735 cabine equipaggio) per un totale di 3.850 passeggeri (e 1.300 persone di equipaggio),
- **Il nuovo MOA prevede che ove la piattaforma dovesse raggiungere, come previsto, elevate performance, la stessa sarà utilizzata anche per gli altri marchi del Gruppo Carnival**
- La natura di prototipo di queste 2 navi se da un lato comporta tempi più lunghi per l’arrivo in produzione ed elevati costi di sviluppo (che vengono interamente coperti dal primo contratto), dall’altro determina nel medio termine prospettive positive poiché, come avvenuto in passato, questo crea i presupposti perché Carnival verosimilmente assegni in futuro a FC una serie di ordini a seguire

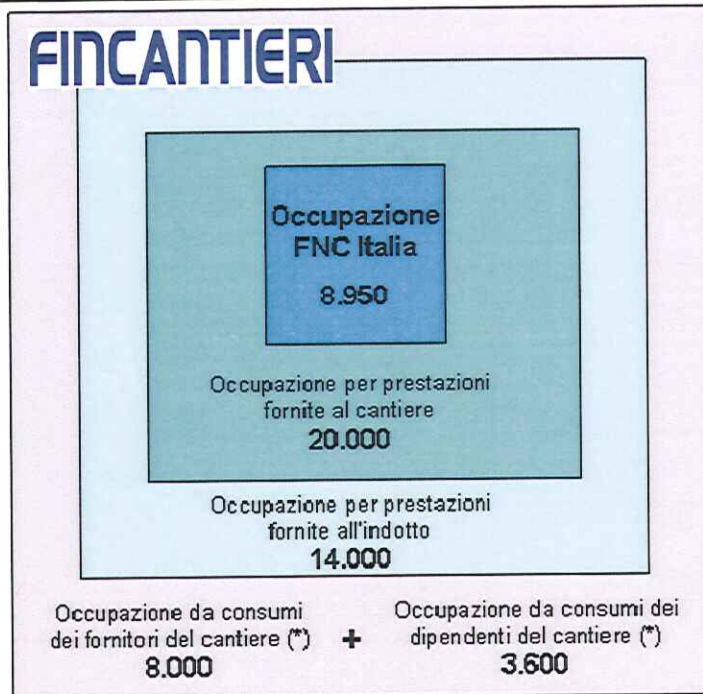
**A) MERCANTILE: SINTESI PRINCIPALI OPPORTUNITÀ**

	<u>Armatore</u>	<u>Status / trattative in atto</u>
<p><b>Armatori di 1<sup>a</sup> Fascia</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Princess Cruises:</b> in attesa di firma nuovo ordine per prototipo di livello qualitativo medio – alto, la cui piattaforma potrà essere utilizzata da altri brand del gruppo Carnival</li> <li>• <b>Costa Crociere:</b> possibile ordine per nuova unità (consegna prevista 2014) tuttavia previo trasferimento / ritiro dal servizio delle navi più vecchie della flotta stessa</li> <li>• Presentazione di un nuovo prototipo post-panamax da 112.000 TSL per <b>P&amp;O, Costa Crociere e Holland American Line</b></li> <li>• <b>AIDA Cruises:</b> richiesta da Carnival di sviluppare un prototipo per il brand AIDA che in precedenza aveva sempre costruito in Germania</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Norwegian Cruise Line:</b> trattative in corso per sviluppo di una nuova nave da crociera (subordinato a pacchetto di finanziamento)</li> <li>• <b>Oceania Cruises:</b> confermato ordine per seconda nave da crociera extra-lusso e opzione per costruzione terza nave (non immediata)</li> <li>• <b>Regent:</b> possibile ordine per una unità</li> </ul>
<p><b>Armatori di 2<sup>a</sup> Fascia</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negoziazione per prototipo nave fluviale (consegna al 2013)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppo attività preliminari di progettazione per 4 piccole unità extra-lusso</li> </ul>

**A) MILITARE: SINTESI PRINCIPALI OPPORTUNITÀ**

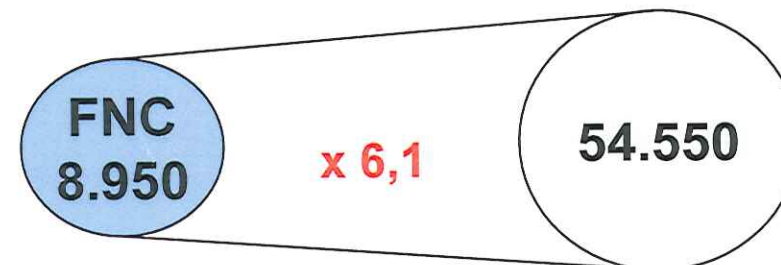
	Paese	Descrizione
<b>Mercato "Core"</b>	 Italia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordini per nuove costruzioni in corso di definizione, in particolare 1 nave multiruolo (LHD) e 1+1 navi per la Guardia Costiera</li> </ul>
	 USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gara per possibile assegnazione costruzione 10 navi LCS presso cantiere di Marinette (Fincantieri Marine Group)</li> <li>• Altre opportunità commerciali (i.e. hovercraft in cooperazione con Boeing)</li> </ul>
<b>Altre opportunità</b>	 UAE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidamento mercato e costituzione JV</li> <li>• Principali progetti di possibile acquisizione / in negoziazione:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esercizio opzioni per nuove navi su contratti già acquisiti</li> <li>- Refitting di 1 unità per la Marina degli Emirati Arabi Uniti</li> </ul> </li> </ul>
	 Algeria	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingresso in nuovo mercato strategico e possibile partenariato con realtà locale</li> <li>• Principali progetti di possibile acquisizione / in negoziazione:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fregate tipo FREMM e nave LPD (nave anfibia)</li> </ul> </li> </ul>
	 Brasile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingresso in nuovo mercato strategico e ipotesi accordo tra Governi per sviluppo flotta Marina Militare brasiliana (progetti di possibile acquisizione da sviluppare in Brasile: fregate tipo FREMM, pattugliatori OPV e 1 nave supporto logistico)</li> <li>• Opportunità nel mercato offshore nell'ambito del programma di investimento di Petrobras</li> <li>• Firmato accordo preliminare con cantiere locale (ex "Caneco") per militare/ offshore</li> </ul>
	 India	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidamento mercato e possibile partenariato</li> <li>• Principali progetti di possibile acquisizione / in negoziazione:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pattugliatori OPV, 2 navi LPD (nave anfibia), 2 sommergibili S200</li> </ul> </li> </ul>

# OCCUPAZIONE



OCCUPAZIONE:		TOTALE
Diretta cantiere	8.950	
per prestazioni fornite al cantiere	20.000	<b>28.950</b>
per prestazioni fornite all'indotto	14.000	<b>42.950</b>
da consumi dei fornitori del cantiere	8.000	
da consumi dei dipendenti del cantiere	3.600	
<b>TOTALE</b>		<b>54.550</b>

(\*) = spese relative ai consumi (i.e. alimentari, tempo libero, asili, ...) delle famiglie la cui totalità / parte delle entrate economiche sono costituite da salari / stipendi erogati da FNC e dalle ditte dell'indotto. Tali consumi alimentano altre attività economiche e hanno quindi un effetto occupazionale.



- I **fornitori** rivestono un ruolo strategico ai fini della competitività del prodotto in quanto:
  - il loro contributo alla realizzazione delle navi passeggeri raggiunge il 80% del valore del prodotto finito
  - le tecnologie da loro gestite sono molto diversificate e non raramente a forte contenuto innovativo

## INNOVAZIONE DI PROCESSO / PRODOTTO

Il prodotto nave è l'integrazione di un gran numero di tecnologie/componenti/sistemi: una grande opera di **ingegneria di sistema e specializzazioni complesse** attuata con la **partecipazione di migliaia di imprese** di tutti i comparti industriali

per mantenere la leadership tecnologica, **tutti gli attori** coinvolti nel prodotto nave devono **essere sulla frontiera dell'innovazione** mentre essa avanza

questo si consegue operando sinergicamente su **tre aree di azione**

### RICERCA

per rendere disponibili le nuove tecnologie e metodologie progettuali, con attenzione ai temi:

- **rispetto ambientale**
- **efficienza energetica**
- **safety/security**

### INNOVAZIONE

per portare in produzione le nuove conoscenze e realizzare i target competitivi funzionali e di mercato:

- **efficienza operativa**
- **comfort**
- **Made in Italy**

### FORMAZIONE

per rendere disponibili personale qualificato al sistema ricerca-impresa, intervenendo su:

- **percorsi di istruzione**
- **formazione continua**
- **attenzione ai mestieri del mare**

**FINCANTIERI investe da anni in questa direzione:**  
 ha sostenuto la nascita di **6 Distretti Tecnologici** regionali (Campania, FVG, Liguria 2, Marche, Sicilia) con target navali diversificati e della **Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima** come rete di livello nazionale e verso l'Europa

Questa rete di competenze è pronta e propositiva, ma non trova una tempestiva risposta istituzionale sul fronte dell'implementazione:

**Programma Nazionale Ricerca RITMARE**

sottoposto al MIUR (febbraio 2008): **inattuato**

**Ind2015 – Progetto sistemi navali**

sottoposto al MiSE (dicembre 2008): **inattuato**

**Ind2015 – Progetto Vaporetto Idrogeno**

sottoposto al MiSE (dicembre 2008): **inattuato**

**Ind2015 – Azioni Connesse marittime**

proposte al MiSE (primavera 2009): **inattuate**

**Legge per l'innovazione cantieristica**

rifinanziamento chiesto al MIT (2009): **inattuato**

**PON Ricerca – Progetto REMARE**

sottoposto al MIUR (aprile 2010)



**100 Milioni di Euro** a favore del **Sistema Ricerca / Impresa** (Fincantieri & Indotto), pari a circa l'**1%** del **giro d'affari complessivo**, passo **significativo**, seppur ancora inferiore, rispetto all'**obiettivo di Lisbona**