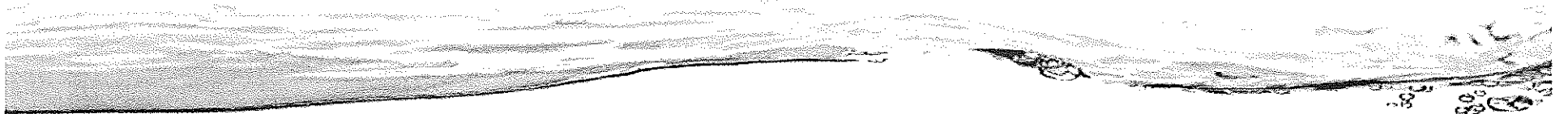


**FINCANTIERI: AUDIZIONE  
COMMISSIONE LAVORO, PREVIDENZA SOCIALE  
SENATO DELLA REPUBBLICA**

**FINCANTIERI**

---

Roma, 17 Gennaio 2012



## IL GRUPPO FINCANTIERI OGGI

- Fincantieri è un leader mondiale della cantieristica con:
  - i. Ricavi annui di € 2,5 mld (2011) e € 22 mld di ordini acquisiti dal 2002 (ca. 100 navi con il 90% di export)
  - ii. **Un Patrimonio Netto di € 945 mln (2011), con € 290 mln di riserve** prevalentemente per utili non distribuiti (tali riserve al 2008 erano € 487 mln e sono state utilizzate per € 200 mln al fine di coprire gli oneri non ricorrenti 2009/2010 relativi ai vuoti di lavoro che si sarebbero generati negli anni successivi, come descritto nel seguito). **Inoltre, in bilancio sono appostati anche fondi più che congrui per fronteggiare rischi e oneri specifici (pari a € 120 mln)**
  - iii. **Un peso occupazionale significativo pari a ca. 10.200 risorse dirette (8.400 in Italia) e di ca. 30.000 nell'indotto**
  - iv. **Un peso significativo in termini di PIL / Export anche attraverso la sua rete di ca. 7.000 fornitori che operano in molteplici settori produttivi** (dall'acciaio, alle vernici, al vetro, agli impianti elettrici/di ventilazione/idraulici, alla produzione di motori per la propulsione/generazione di energia, all'arredamento,..)
- Fincantieri è un esempio di assoluta eccellenza in termini di know-how progettuale/realizzativo:
  - i. **Leader mondiale nelle navi da crociera** per: quota di mercato (44% nel periodo 2002-2011), tempi di costruzione (18 mesi per una nave da crociera da c.a. € 500 mln), numero di consegne/anno (7 navi da crociera in 1 anno), capacità di consegnare *"on time"* e *"on budget"* e capacità di innovazione di prodotto (23 prototipi sviluppati dal 2002)
  - ii. **"Global Championship" nelle navi militari, con forte presenza internazionale (oltre che fornitore esclusivo della MMI)**, portafoglio prodotti molto diversificato (portaerei, fregate, corvette, pattugliatori, sommergibili, rifornitrici di squadra, ...) e capacità di consegnare anche il prodotto militare *"on time"* e *"on budget"*
  - iii. **Presidio a 360° del prodotto nave ad alta complessità**, con presenza in segmenti ad alto potenziale quali Mega-Yachts, Offshore, Riparazioni e Trasformazioni e Sistemi Marini (di propulsione, stabilizzazione, posizionamento dinamico e generazione)
  - iv. **Leader in termini di innovazione di prodotto**, dimostrata dallo sviluppo, sfruttando il know-how navale, di diversi *"concepts"* per dare soluzione a grandi problemi infrastrutturali del paese (e.g. carceri galleggianti, impianti navalizzati di smaltimento rifiuti), con nessun contributo da parte dello Stato negli ultimi anni
- Il prodotto nave è uno dei prodotti a più elevata complessità progettuale e costruttiva
- L'Azienda prevede di chiudere l'esercizio 2011 con il pareggio di bilancio, un EBITDA di ca. € 130 mln e un surplus di cassa di ca. € 160 mln che le consente di svolgere la propria attività senza pressioni finanziarie di alcun genere (surplus di cassa anche per gli anni a venire)

# SITUAZIONE AZIENDALE PRIMA DEL 2002 E PROBLEMATICHE DI CONTESTO POST 2002

- Peraltro tali risultati sono stati ottenuti sulla base di una difficile situazione di partenza (pre-2002) caratterizzata da:
  - **Un processo di forte depauperamento delle competenze aziendali** avvenuto tra il 2000 e il 2001 e dovuto alla fuoriuscita, per prepensionamenti conseguenti alle leggi sull'amianto, di ca. 2.500 dipendenti (tra cui in particolare personale con lunga esperienza aziendale e ad elevata professionalità) che sono stati sostituiti nello stesso periodo con risorse inesperte e di limitata professionalità, mettendo in tal modo a rischio la struttura operativa dell'Azienda
  - **Il mancato contestuale adeguamento dell'assetto produttivo su 8 cantieri** (nato storicamente per successive aggregazioni). Infatti l'Azienda non ha sfruttato i suddetti pre-pensionamenti per realizzare una necessaria ri-organizzazione produttiva tra i vari siti, soprattutto nei siti con debolezze strutturali, oltre che di mix professionale
  - **Una drastica contrazione degli ordini derivante dalla crisi causata dal crollo delle torri gemelle** (ordini navi da crociera passati dai 6 ordini/anno del 2000 a 2 ordini/anno del 2002/2003)
  - **La fine dei contributi diretti alla cantieristica europea per la costruzione di navi** (pari, fino al 2000, al 9% del valore della nave). Tale incentivo aveva rappresentato un supporto importante per mantenere in Europa le produzioni a più alto valore aggiunto. Tra l'altro Fincantieri è ancora in attesa di incassare contributi alla costruzione su navi ordinate entro il 2000 e consegnate entro il 2005 per un ammontare pari a ca. € 120 mln
- **Inoltre dal 2002, Fincantieri si è dovuta confrontare con ulteriori problematiche di contesto, ovvero:**
  - **Un forte peggioramento del cambio Euro/USD e un forte incremento del costo di tutti i fattori produttivi.** Il cambio Euro/USD si è incrementato del 40% tra il 2001 al 2006, in un mercato di riferimento per Fincantieri dominato da clienti che comprano navi prevalentemente in dollari, mentre sono aumentati i costi dei principali fattori produttivi, in particolare acciaio (crescita di oltre il 120% dal 2001 al 2006) e energia elettrica
  - **Una forte riduzione delle commesse da parte della Marina Militare Italiana** (peso percentuale su valore della produzione passato da 21% nel 2001 al 9 % nel 2011)
  - **Un azzeramento del supporto all'innovazione in vigore fino al 2001.** In particolare sono stati interrotti i piani poliennali di finanziamento agli enti di ricerca (di cui beneficiava il Cetena, ovvero l'ente di ricerca di Fincantieri) e sono stati bloccati i nuovi finanziamenti all'innovazione (legge 46/82 e legge 296/06, non più rifinanziata a partire dal 2010 nonostante il prolungamento della normativa Europea in materia). Fincantieri ha dovuto pertanto auto-finanziare i progetti di innovazione prodotta (costo di sviluppo totale stimato nel periodo pari a oltre € 1,0 mld) risultando penalizzata, rispetto ai suoi **competitors** europei (che hanno ricevuto una copertura totale dei costi di ricerca) e subendo una disparità di trattamento **rispetto ad altre aziende industriali operanti in altri settori quali l'aeronautico/ elicotteristico**
  - **Un'inadeguatezza del sistema italiano di export finance.** L'attuale sistema si è dimostrato infatti non competitivo rispetto a quello degli altri paesi europei e tale situazione ha fortemente penalizzato l'Azienda rispetto ai principali concorrenti europei, creando un chiaro svantaggio competitivo (solo recentemente parzialmente risolto)

## LO SVILUPPO PRIMA DELLA CRISI

- **Prima della crisi, Fincantieri era cresciuta di oltre il 50% in termini di ricavi, mantenendo invariata la forza lavoro e ottenendo risultati economico-finanziari di tutto rilievo, ai massimi livelli del settore (al 2008: Ricavi = € 3,0 mld e ca. 9.200 risorse in Italia), in particolare attuando:**
  - i. Un forte presidio del mercato di riferimento delle navi da crociera, attraverso il rafforzamento della relazione con il principale cliente Carnival e diversificando anche su clienti minori**
  - ii. Una forte espansione all'estero, soprattutto nel settore militare (svilupata presenza in 10 paesi esteri per un totale ordini pari a ca. € 2,9 mld – dal 2002) attraverso l'acquisizione di commesse in paesi privi di un forte produttore nazionale, l'acquisizione di cantieri negli USA e diverse iniziative commerciali in corso di finalizzazione (i.e. Brasile)**
  - iii. La diversificazione di prodotto (totale ordini dal 2002 su nuovi business – Mega Yachts, Offshore, Refitting e Sistemi Marini – pari a ca. € 3,0 mld)**
- **In questo contesto, Fincantieri ha inoltre cercato di rafforzarsi in modo strutturale in termini di competenze interne** attraverso l'inserimento di ca. 540 nuovi laureati (che ha portato, ad oggi, il numero complessivo dei laureati a 1.025 unità), una incidenza della forza lavoro impiegatizia pari a circa il 50%, e il rafforzamento del management team sia con sviluppo interno sia con introduzione di managers esterni
- **Infine, anticipando il verificarsi della crisi, l'Azienda si era adoperata per realizzare significativi recuperi di efficienza** (valore della produzione per addetto +68% dal 2001 al 2009, soprattutto per il maggior ricorso agli appalti, e contrazione dell'incidenza percentuale dei costi di struttura e controllabili di oltre il 10%), **avendo peraltro da tempo sostanzialmente bloccato il turnover**
- **Inoltre, l'Azienda ha speso a conto economico tutti i costi di sviluppo del business** (il valore delle immobilizzazioni immateriali al 31/12/2010 è pari a ca. € 110 mln, a fronte di un patrimonio netto di € 945 mln, prevalentemente relative all'avviamento generato dall'acquisizione dei cantieri americani, acquisizione finalizzata a valori ben inferiori all'attuale valore di mercato) **ed ha una valutazione delle commesse in lavorazione che viene comunque effettuata secondo il principio della prudenza con contingency sufficienti ad affrontare eventuali futuri eventi straordinari relativi alla gestione**

## LA CRISI E IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (1/2)

- Con l'insorgere della crisi, che ha portato al crollo della domanda di mercato (– 81% dal 2007 al 2009), l'Azienda ha adottato rigorose politiche di bilancio anticipando i costi relativi ai vuoti di lavoro che si sarebbero generati negli anni successivi (oneri non ricorrenti 2009/2010 per € 200 mln fronteggiati con le riserve per utili non distribuiti) e operando in modo da preservare sempre un surplus di cassa
- Purtroppo, la crisi, che ha colpito pesantemente l'intero settore cantieristico mondiale determinando una riduzione degli organici in Europa pari a ca. il 30% (solo nell'ultimo triennio sono stati persi ca. 50.000 posti di lavoro), in un contesto di mercato in cui si prevede una sovraccapacità produttiva nell'intero settore della cantieristica di ca. il 50% fino al 2020, ha portato l'Azienda a registrare una drastica riduzione degli ordini per i cantieri italiani, passati da 20 unità del 2007, a 5 unità/anno nel periodo 2009-2011. L'acuirsi della crisi ha determinato una riduzione dei volumi e dell'attività produttiva in tutti i cantieri del Gruppo, ed in particolare in quelli più disagiati da un punto di vista infrastrutturale
- L'Azienda, che già nel 2008 aveva avviato il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni (CIG), ha progressivamente accentuato l'utilizzo di tale strumento, firmando accordi con tutto il Sindacato per un numero massimo di risorse sempre crescente, pari a ca. 2.900 persone nel Giugno 2011 e a ca. 3.230 a fine 2011. Inoltre, la sempre più evidente strutturalità della crisi ha indotto l'Azienda, all'esaurirsi della CIG ordinaria e di quella in deroga, a predisporre per tempo un Piano di riorganizzazione che, tenendo conto della situazione creatasi e delle prospettive future, consentisse di adeguare la capacità produttiva alla domanda senza procedere a licenziamenti, attraverso l'utilizzo della CIGS

## LA CRISI E IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (2/2)

- **Nonostante l'opera d'informazione / condivisione** fatta per vari mesi sia con il Sindacato che con le Istituzioni nazionali / locali, le usuali, in casi del genere, **contestazioni da parte del Sindacato**, saldateci peraltro con le Istituzioni Locali, imposero una pausa di riflessione e la richiesta all'azionista Fintecna di rivolgersi ad un advisor esterno, individuato nella società di consulenza strategica **Roland Berger**, per una verifica del Piano di riorganizzazione predisposto dall'Azienda. **Tale verifica**, effettuata nell'arco di 4 mesi con un'analisi completa della situazione dell'Azienda, del mercato e delle sue prospettive, **ha consentito a Roland Berger di predisporre un documento estremamente dettagliato e scrupoloso di cui si riportano per brevità solo le conclusioni:**
  - **Il Piano dell'Azienda è solido da un punto di vista economico-finanziario**
  - **Le nuove iniziative di crescita individuate dall'Azienda sono tutte corrette e fattibili** (offshore oil&gas, eolico, energia da rifiuti)
  - Inoltre alla luce dell'ulteriore appesantimento della crisi **Roland Berger suggerisce** di implementare il Piano di Fincantieri con:
    - **La chiusura dei cantieri di Sestri e di Castellammare ed il ridimensionamento del cantiere di Palermo**
    - **L'accorpamento delle sedi di Trieste e Genova presso i cantieri di Monfalcone e Muggiano**
    - **La creazione di un'unità dedicata di Ingegneria a supporto dell'ingresso in nuovi mercati**

## IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (1/4)

- L'Azienda pur riconoscendo, anche alla luce della nuova situazione, la validità e la correttezza delle conclusioni di Roland Berger, ha ritenuto tuttavia, d'accordo con il Governo, di non discostarsi dal Piano originario che prevede:
  - **Il riassetto del sistema organizzativo e produttivo**, in coerenza con i volumi di carico di lavoro acquisito/acquisibile, attraverso la creazione di "poli" specializzati. In particolare il Piano prevede (i) una maggiore **integrazione fra i siti produttivi dell'Adriatico (Monfalcone, Marghera e Ancona)** destinato alla progettazione e costruzione delle navi passeggeri e (ii) la **costituzione di un polo integrato "militare" (Muggiano e Riva Trigoso)** destinato alla progettazione e costruzione delle navi militari italiane ed estere (quando, per quest'ultime non sia prevista la produzione presso committenza estera), alla **costruzione dei mega-yachts** e alle **produzioni meccaniche**. Per quanto concerne poi il **sito di Palermo**, pur rimanendo un sito per nuove costruzioni, l'Azienda opererà per il **rilancio delle attività di riparazione e trasformazione navale**. Infine, per i **siti di Sestri e Castellammare** – di cui sono ben note le **carenze infrastrutturali** che hanno reso necessaria, nei mesi scorsi, la **sottoscrizione di specifici accordi a livello del MISE**, l'Azienda **conferma l'impegno**, nelle more della realizzazione degli interventi previsti dai suddetti accordi, ad **utilizzare i propri impianti per la costruzione di navi compatibili con il permanere di dette inefficienze** sussistendo condizioni di massima sicurezza, adeguata logistica e qualità. In questa direzione si colloca il **progetto PLASMARE**, messo a punto dall'Azienda e più avanti illustrato, che **ha suscitato l'interesse delle Istituzioni locali e regionali** e che, qualora si concretizzasse, favorirebbe **significative ricadute produttive e occupazionali** in entrambi i siti
  - **Interventi per l'efficientamento e la razionalizzazione del sistema produttivo**
  - **Interventi per il riallineamento professionale ed occupazionale**, in coerenza con il nuovo profilo di carico di lavoro e di fabbisogni di nuove figure professionali che ne deriveranno
  - **Investimenti orientati all'innovazione di processo/prodotto** e all'**adeguamento degli impianti produttivi** nonché alla **sicurezza ambientale** nei luoghi di lavoro (con un impegno complessivo di oltre € 100 mln nel biennio 2012-2013)
  - **Azioni di presidio / rilancio dei core business aziendali** attraverso: (i) il **presidio del segmento delle navi da crociera**, (ii) il **consolidamento del ruolo nei programmi chiave della Marina Militare Italiana e della US Navy** e il **rafforzamento dei legami commerciali con le marine estere** prive di produttore nazionale o di know-how, (iii) **l'ampliamento del portafoglio prodotti in ambito sistemi e componenti navali**, (iv) il **rafforzamento del brand** per i **mega-yachts** sfruttando la prima consegna e (v) il **consolidamento della presenza nel settore riparazioni e trasformazioni navali**

## IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (2/4)

– **Azioni di diversificazione produttiva**, che puntano allo sviluppo di nuovi progetti e all'ingresso in nuovi mercati, nel tentativo di dare impulso all'industria cantieristica, ed in particolare:

a. **Militare estero**: l'Azienda ha intrapreso una politica di differenziazione del business verso il mercato militare estero facendo leva sul considerevole know-how e sulle caratteristiche distintive nel settore. In questi anni Fincantieri ha sviluppato una significativa presenza internazionale attraverso l'acquisizione di commesse in paesi privi di un forte produttore nazionale (es. India, EAU, Algeria, Kenya, Iraq, Perù, Turchia), e tramite acquisizioni e partnership per accedere ai programmi militari che richiedono una costruzione parziale o totale in loco. In particolare:

- i. Nel 2008 finalizzata l'acquisizione, in partnership con Lockheed Martin, di tre cantieri nell'area dei grandi laghi in USA per servire il mercato militare interno
- ii. Nel 2010 costituita una JV negli Emirati Arabi che opererà in loco per costruire nuove unità navali e fornire attività di riparazione e trasformazione a servizio delle vicine marine estere

Per quanto concerne il futuro sono in fase di sviluppo diverse iniziative, volte a rafforzare ulteriormente il posizionamento di Fincantieri nel settore, che prevedono l'espansione attraverso modelli di business che possono anche richiedere l'acquisizione di partecipazioni dirette o indirette in cantieri locali per sviluppare programmi militari di grande portata. In particolare:

- i. **Brasile**: siglato, nel dicembre del 2010, un accordo con la Marina Brasiliana per il rinnovo della flotta (5 pattugliatori, 1 nave logistica, 5 fregate), in attesa di approvazione da parte del Governo Brasiliano
- ii. **USA**: creazione di importanti nuove partnership e aumento capacità produttiva (anche attraverso ulteriore acquisizione cantieri locali) per accedere ad altri programmi della US Navy in aggiunta all'LCS e diventare player di riferimento nel mercato americano (principale mercato mondiale della difesa)
- iii. **Algeria**: sviluppo relazioni con Marina Militare Algerina a valle dell'assegnazione a Fincantieri di una unità LPD al fine di accedere ai nuovi programmi in fase di assegnazione (costruzione di fregate, corvette e navi scuola)



## IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (3/4)

- b. **Offshore:** l'Azienda ha recentemente completato con successo importanti progetti di costruzione per primari operatori offshore, in particolare diversi **Offshore Supply Vessels** (14 AHTS) e la **piattaforma semi-sommersibile Scarabeo** allestita per Saipem nel cantiere di Palermo. In chiave futura l'Azienda ha **confermato l'interesse a sviluppare il mercato dei mezzi offshore ad alto valore unitario e complessità per perforazione in acque profonde** attraverso la creazione di un distretto di fornitori altamente specializzati già operanti nel settore. Le capacità progettuali e realizzative dell'Azienda in campo navale, unite alle competenze sviluppate in qualità di "System Integrator" per soluzioni complesse e altamente personalizzate, possono essere vantaggiosamente impiegate per lo studio e la realizzazione sia dei mezzi di perforazione, anche a carattere innovativo, sia dei mezzi di servizio connessi. In tal ottica, l'Azienda ha siglato, a luglio 2011, un accordo con i principali fornitori italiani del settore per la creazione di una filiera specializzata nell'offshore ("Polo Offshore")
- c. **Nuovi concept sviluppati a soluzione di grandi problemi infrastrutturali:** Fincantieri, da tempo, sfruttando la sua elevata capacità progettuale e costruttiva nel campo navale, ha **sviluppato una serie di iniziative innovative su piattaforme galleggianti in grado di rispondere a grandi problemi infrastrutturali del Paese**, ed in particolare:
- i. Il progetto **"PLASMARE"** che prevede la **costruzione di piattaforme per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani** da localizzare nelle aree portuali di città con criticità nel ciclo di gestione dei rifiuti. Il progetto, come detto in precedenza, è stato presentato e accolto positivamente sia dalla Regione Campania che dal Comune di Genova, ma poi non vi sono stati passi concreti per l'attuazione. Fincantieri pertanto si attende un sostegno da parte del Governo nel promuovere il progetto verso le Autorità Locali e nel supportare il processo di assegnazione degli ordini
  - ii. Il progetto **"carceri"**, messo a punto con l'**obiettivo di affrontare il sovraffollamento dei penitenziari attraverso la realizzazione di strutture galleggianti** da utilizzare in aree portuali dismesse o banchine inutilizzate. Il progetto è già stato presentato con successo alle Autorità Governative competenti (e.g. Ministero della Giustizia) e l'Azienda si aspetta pertanto il sostegno del Governo all'iniziativa e l'assegnazione a breve dell'ordine per una prima unità
  - iii. Il progetto **"PERMARE"** per lo smaltimento di fanghi da depurazione delle acque e percolati da scarica

## IL PIANO DI RIORGANIZZAZIONE (4/4)

- d. **Eolico:** l'Azienda è intenzionata a **sviluppare il segmento dell'eolico**, in particolare per quanto riguarda la possibilità di **progettare e realizzare campi eolici** a carattere innovativo quali, ad esempio, quelli da posizionare **in acque profonde**, la cui **tecnologia richiede significative competenze progettuali e realizzative in ambito navale**, anche per il tramite di **partnership con altre aziende del settore**. In questo settore è necessario un forte impegno da parte del Governo sia per promuovere le installazioni eoliche offshore e raggiungere / innalzare i livelli obiettivo di potenza installata fissati nel cosiddetto "Accordo 20-20-20" che per facilitare l'iter autorizzativo di assegnazione delle concessioni
- **In tale contesto, per quanto riguarda gli sviluppi futuri, l'Azienda è ancora in attesa di importanti interventi di sostegno ed in particolare:**
    - **Il rifinanziamento delle leggi per il pagamento dei contributi nave, relativi a navi già consegnate entro il 2005, maturati e non incassati dall'Azienda pari a c.a. € 120 mln**
    - **Il rifinanziamento delle leggi per le attività di ricerca e innovazione** (previsto dalla recente estensione delle normative Europee "Leadership 2015") nei limiti consentiti dal Bilancio dello Stato
    - **la pronta attivazione del progetto RITMARE, nonché la prosecuzione da parte del MIUR dei finanziamenti ai distretti navalmeccanici**
    - **Il rispetto del programma FREMM ed in particolare, da un lato, il finanziamento delle ultime 2 delle 6 unità già contrattualizzate e, dall'altro, la programmazione operativa delle rimanenti 4**
    - **Il supporto alla gestione delle aree di crisi relative ai cantieri di Sestri Ponente e Castellamare di Stabia, in particolare sollecitando le Istituzioni Locali, che hanno già manifestato interesse, ad acquisire, come detto in precedenza, le piattaforme per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e per la messa in atto di iniziative alternative già individuate che potrebbero garantire al di là della sola cantieristica la continuità di lavoro**

## L'ACCORDO SINDACALE

- Il Piano di riorganizzazione, descritto in precedenza, è stato oggetto di un **accordo a livello nazionale firmato il 21 dicembre 2011 dal Ministero del Lavoro, dall'Azienda e dalla maggioranza del Sindacato (FIM-CISL, UILM-UIL, UGL Metalmeccanici, FAILMS e FAILMS CISAL)** che rappresenta anche la maggioranza dei lavoratori. L'accordo non è stato sottoscritto dalla sola FIOM. In sintesi il Piano di riorganizzazione alla base dell'accordo prevede, oltre a quanto già detto:
  - **Nessuna chiusura di siti**
  - **Nessun licenziamento**
  - **Eccedenze occupazioni quantificabili in 1.243 unità** (ad esclusione dei siti di Castellammare di Stabia e Sestri, la cui entità non è allo stato ricavabile essendo i siti interessati da interventi strutturali la cui attuazione dipende da determinazioni degli enti pubblici interessati) , **da gestire con la CIGS alla quale l'Azienda garantirà opportune iniziative di sostegno al reddito** (ratei di tredicesima, ferie, PAR, Premio di Produzione, Premio di Programma, ticket per la partecipazione ai corsi di formazione e relativa indennità di trasporto). Pertanto i dipendenti riceveranno mediamente € 1.846 lordi/mese per gli impiegati e € 1.719 lordi/mese per gli operai ovvero una media per tutti i dipendenti di c.a. € 1.770 lordi/mese (c.a. € 1.400 netti/mese)
- L'accordo, che riguarda il **2012 e 2013**, prevede inoltre la possibilità di ricorrere alla **CIGS fino a un massimo di 3.670 unità**
- Infine, l'accordo del 21 dicembre 2011 porta a sintesi nazionale una serie di accordi a livello locale già firmati dall'Azienda con le OO.SS.
  
- Con la realizzazione del Piano di riorganizzazione, Fincantieri sarà probabilmente la prima società cantieristica al mondo ad aver affrontato i problemi strutturali, presumibilmente rafforzando la propria posizione