

ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA DI FINCANTIERI S.p.A.
14 MAGGIO 2026

**RISPOSTE DELLA SOCIETÀ ALLE DOMANDE PRESENTATE AI SENSI
DELL'ART. 127-TER DEL TESTO UNICO DELLA FINANZA**

FINCANTIERI S.p.A.

Sede legale in Trieste, Via Genova n.1

Capitale Sociale in corso di aumento per conversione warrant – si veda R.I. e sito internet www.fincantieri.com

Partita I.V.A. 00629440322

C.F. e Registro Imprese Venezia Giulia n. 00397130584

R.E.A. di Trieste n. 89063

Trieste, 12 maggio 2026

Il presente documento contiene le risposte fornite da Fincantieri alle domande presentate dagli Azionisti Fondazione Finanza Etica (n. 10 azioni detenute) e Marco Bava (n. 1 azione detenuta) e ai sensi del citato art. 127-ter del TUF.

Nel presente documento le domande sono evidenziate in carattere corsivo.

Nei casi in cui un'unica risposta fosse ritenuta sufficiente per più domande, la stessa verrà fornita a seguito dell'elencazione delle domande a cui si riferisce.

Nel presente documento FINCANTIERI S.p.A. è indicata anche come “Fincantieri”, la “Società”, l’“Emittente”, l’“Azienda” o la “Capogruppo” e, unitamente alle società da essa controllate o collegate, il “Gruppo Fincantieri”. La controllata VARD Holdings Limited è indicata anche come “VARD” e, unitamente alle società da essa controllate o collegate, il “Gruppo VARD”.

DOMANDE AZIONISTA FONDAZIONE FINANZA ETICA

1. Export di armi

Nella Relazione del Governo ex legge 185/90 del 2024, Fincantieri S.p.A. risultava fra le prime 15 imprese per numero e valore delle autorizzazioni all'esportazione di materiali d'armamento. In particolare, si collocava al secondo posto, dopo Leonardo S.p.A., con 12 autorizzazioni per un valore complessivo di 1.459.087.066,50 euro, pari al 22,62% del totale.

Nella Relazione 2025, invece, Fincantieri S.p.A. non risulta fra le prime 15 aziende esportatrici. Tuttavia, Fincantieri, sia S.p.A. sia Nextech, compare diffusamente nella Relazione del Governo al Parlamento.

Considerate le modalità con cui la Relazione è costruita, non è possibile conoscere con precisione verso quali Paesi si sia indirizzata l'attività di produzione ed esportazione di materiali d'armamento riconducibile a Fincantieri.

1.1 Per questo si chiede di conoscere le destinazioni delle esportazioni di Fincantieri: si tratta di Paesi in ambito NATO o extra-NATO? E in quale misura per ciascuna delle due categorie?

Al riguardo, si conferma che le attività di esportazione della Società si sviluppano nell'ambito di un portafoglio internazionale articolato, che comprende sia paesi appartenenti all'area euro-atlantica (NATO e partner affini) sia Paesi extra-NATO, nel rispetto del quadro normativo vigente e degli indirizzi delle Autorità competenti.

Per quanto riguarda la seconda parte della domanda, la Società non fornisce questo tipo di dettaglio.

1.2 Si chiede inoltre se Fincantieri disponga di una policy specifica in materia di esportazione di materiali d'armamento e se intenda renderla pubblica.

FINCANTIERI S.p.A. ha adottato un sistema strutturato di regole interne, procedure operative e presidi di controllo idonei a garantire la piena conformità alle disposizioni normative vigenti in materia di esportazione, intermediazione e trasferimento di materiali d'armamento, con particolare riferimento alla Legge n. 185/1990 e alla relativa normativa di attuazione, nonché alla disciplina nazionale ed internazionale applicabile.

Tali procedure, integrate nel complessivo sistema aziendale di compliance, prevedono specifici meccanismi di verifica preventiva, tracciabilità delle operazioni, gestione delle autorizzazioni e monitoraggio delle attività sensibili.

Con riferimento alla richiesta di pubblicazione, si precisa che la documentazione interna sopra richiamata ha natura riservata ed è destinata esclusivamente all'uso aziendale; pertanto, allo stato, non è prevista alcuna forma di diffusione o messa a disposizione al pubblico, fatto salvo il rispetto degli obblighi informativi eventualmente previsti dalla normativa vigente o richiesti dalle Autorità competenti.

2. Rapporto con gli Emirati Arabi Uniti

Riguardo alla fornitura di sistemi subacquei agli Emirati Arabi Uniti attraverso MAESTRAL, e in merito al rischio di riciclaggio di proventi derivanti da zone di conflitto (miniere d'oro sudanesi), l'anno scorso Fincantieri rispondeva che l'accordo fra Italia e Emirati Arabi Uniti prevedeva "espressamente che il business della joint venture sarà condotto in conformità con tutte le best practices internazionali in materia di compliance e in linea con le politiche e procedure esistenti delle due parti, incluse le norme di Fincantieri in materia".

2.1 E' possibile conoscere quali siano queste norme? Fincantieri può condividerle? Sempre nelle risposte alle domande dell'anno scorso, Fincantieri si impegnavo a sciogliere immediatamente la joint venture MAESTRAL negli Emirati Arabi Uniti "qualora si accertasse la violazione di un embargo internazionale", perché "la violazione delle norme internazionali e delle norme etiche che precedono è un grave inadempimento ai sensi dell'accordo di joint venture". Tali violazioni darebbero infatti "diritto all'altra parte di attivare una procedura di escalation della questione che può sfociare nella uscita dalla joint venture in caso di mancata risoluzione".

A questo proposito chiediamo:

2.2 Di conoscere quali siano, nello specifico, i presidi di controllo messi in atto dalla joint venture e quali siano stati fino ad ora gli esiti delle eventuali azioni di monitoraggio e controllo di questi presidi.

2.3 Di conoscere quali siano concretamente le "norme etiche" che precedono la violazione delle norme internazionali a cui si fa riferimento e di conoscerne il contenuto.

2.4 Fincantieri ha valutato, in coordinamento con il governo italiano, di considerare fra le violazioni dei diritti umani in base ai quali eventualmente interrompere le attività commerciali anche quella relativa al caso "Regeni"?

In risposta ai punti 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4.

FINCANTIERI S.p.A. conferma che lo svolgimento delle proprie attività è improntato al rispetto delle normative applicabili e dei principali standard internazionali in materia di diritti umani, come recepiti nei propri strumenti di governance, tra cui il Codice Etico e le politiche aziendali rilevanti.

Le valutazioni relative alla prosecuzione o all'eventuale revisione di iniziative commerciali in contesti internazionali sono effettuate sulla base di un approccio case-by-case, tenendo conto del quadro normativo vigente, inclusi eventuali provvedimenti restrittivi o sanzionatori, nonché degli indirizzi e delle determinazioni delle Autorità nazionali e sovranazionali competenti.

In tale ambito, la Società opera in costante coordinamento con le istituzioni preposte, assicurando che le proprie decisioni siano coerenti con gli obblighi normativi e con gli impegni internazionali

assunti dall'Italia.

3. Esportazione di navi da guerra all'Egitto

Anche in questo caso, nella risposta al nostro quesito dello scorso anno, Fincantieri fa riferimento ai “valori etici recepiti nelle vigenti politiche e procedure aziendali”, oltre alle normative italiane, europee e internazionali nel settore.

3.1 Quali sono i valori etici recepiti nelle politiche e procedure aziendali? Esiste una policy precisa di Fincantieri? Se sì, la società può condividerla con gli azionisti?

FINCANTIERI S.p.A. conferma che lo svolgimento delle proprie attività è improntato al rispetto di un articolato sistema di principi etici e di conformità normativa, in linea con le disposizioni nazionali, europee ed internazionali applicabili, anche nel settore della difesa.

I valori etici cui si è fatto riferimento trovano espressione, in primo luogo, nel Codice Etico di Gruppo, che definisce i principi di integrità, responsabilità, correttezza e rispetto dei diritti umani cui si ispirano le attività aziendali. Tali principi sono ulteriormente recepiti e declinati nelle politiche e nelle procedure interne, che disciplinano i processi operativi e supportano la gestione dei rischi, inclusi quelli connessi a contesti sensibili.

In tale ambito, la Società ha adottato un sistema strutturato di controllo interno e gestione dei rischi, comprensivo del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e di specifiche procedure operative volte ad assicurare il rispetto delle normative applicabili, anche con riferimento alle operazioni soggette ad autorizzazione.

Infine, per quanto concerne la condivisione di tali elementi con gli azionisti, la Società garantisce adeguati livelli di trasparenza attraverso i propri strumenti di comunicazione istituzionale, inclusi i documenti pubblici di sostenibilità e rendicontazione non finanziaria.

Si rimanda alla sezione “Governance ed Etica” sul sito internet della Società (www.fincantieri.com).

4. Esportazioni verso Paesi “sensibili” dal punto di vista dei diritti umani: Arabia Saudita, Indonesia, Egitto, ecc.

Con riferimento alle esportazioni verso Paesi quali Arabia Saudita, Indonesia ed Egitto, o comunque a Paesi considerati “sensibili” sotto il profilo del rispetto dei diritti umani, si richiedono chiarimenti in merito ai presidi adottati da Fincantieri:

4.1 Quali procedure di due diligence e valutazione del rischio sono applicate prima della conclusione di contratti di esportazione verso Paesi classificati come “sensibili” in materia di diritti umani?

FINCANTIERI S.p.A. conferma che, nell'ambito delle operazioni di esportazione verso Paesi qualificabili come “sensibili” sotto il profilo del rispetto dei diritti umani, applica un articolato sistema di presidi finalizzati alla valutazione preventiva dei rischi e alla piena conformità alle normative

applicabili.

In particolare, prima della conclusione di contratti di esportazione, la Società svolge processi strutturati di due diligence e risk assessment, che includono, tra l'altro:

- verifica del quadro normativo e autorizzativo, con particolare riferimento alla Legge n. 185/1990, alla normativa europea e ai regimi internazionali applicabili (incluse eventuali misure restrittive, embarghi o sanzioni). In tale ambito la valutazione del paese di destinazione costituisce parte integrante dell'assessment della Legge n. 185/90 e viene effettuato anche attraverso l'analisi di indicatori internazionali e fonti qualificate relative al contesto politico al rispetto dei diritti umani, alla stabilità istituzione ed al rischio geopolitico;
- due diligence sulle controparti comprensiva di verifiche reputazionali, di integrità e di conformità ai requisiti normativi in materia di anticorruzione, antiriciclaggio, normative internazionali nel rispetto dei diritti umani e controllo delle esportazioni;
- assessment dell'utilizzatore finale (end-user) e dell'uso finale (end-use), anche mediante acquisizione e verifica della documentazione contrattuale e dei certificati di uso finale, in linea con le prescrizioni delle Autorità competenti;

Tali attività sono integrate nel sistema di controllo interno e gestione dei rischi della Società e sono svolte in stretto coordinamento con le Autorità nazionali competenti, dalle quali vengono acquisite le necessarie autorizzazioni preventive.

FINCANTIERI adotta inoltre un approccio prudenziale e basato sul rischio, che può condurre, ove ritenuto necessario, all'introduzione di specifiche clausole contrattuali, misure di mitigazione o, nei casi più rilevanti, alla rivalutazione dell'opportunità di procedere o meno con l'operazione.

4.2 Sono previsti, all'interno dei singoli contratti, specifici meccanismi di salvaguardia (ad esempio clausole sui diritti umani, clausole risolutive, ecc.) volti a prevenire utilizzi impropri dei materiali forniti? In caso affermativo, è possibile descriverne i contenuti?

FINCANTIERI S.p.A. conferma che, nell'ambito delle proprie attività di esportazione, sono previsti nei contratti con controparti estere specifici meccanismi di salvaguardia, volti a garantire la conformità delle forniture alle normative applicabili e a prevenire utilizzi impropri dei materiali e dei sistemi oggetto di fornitura.

In particolare, tali strumenti contrattuali includono, tra l'altro:

- clausole di end-use e end-user, che vincolano l'utilizzatore finale all'impiego dei beni per le finalità dichiarate e autorizzate;
- divieti di riesportazione o trasferimento a terzi senza preventiva autorizzazione delle competenti Autorità Italiana;
- impegni di conformità alle normative internazionali applicabili, inclusi eventuali regimi sanzionatori, misure restrittive ed embarghi;
- clausole di integrità e anticorruzione, che richiedono il rispetto di standard elevati nei rapporti commerciali;
- clausole risolutive, attivabili in caso di violazione delle obbligazioni contrattuali o dei presupposti normativi rilevanti;

Tali presidi contrattuali si integrano con il sistema aziendale di compliance e con i processi autorizzativi previsti dalla normativa vigente, costituendo un ulteriore livello di tutela volto a mitigare i rischi connessi all'utilizzo finale dei prodotti forniti.

La specifica configurazione delle clausole può variare in funzione della natura del contratto, del contesto operativo e delle eventuali richieste delle Autorità competenti.

4.3 Quali attività di monitoraggio successivo all'esportazione (post-shipment controls) vengono svolte per verificare l'effettivo utilizzo dei sistemi forniti e il rispetto degli impegni contrattuali?

FINCANTIERI S.p.A. conferma che le attività di monitoraggio successive all'esportazione sono svolte nell'ambito del più ampio sistema di compliance aziendale, in coerenza con la normativa nazionale, europea ed internazionale applicabile e con gli impegni contrattuali assunti.

In particolare, tali attività si articolano in un insieme di presidi che includono, tra l'altro:

- la gestione delle autorizzazioni e il rispetto delle condizioni stabilite dalle Autorità competenti, incluse eventuali clausole apposte nelle autorizzazioni;
- la raccolta della relativa documentazione attestante l'accettazione finale da parte dell'utilizzatore finale, in linea con la Legge n. 185/90 ai fini della corretta rendicontazione e chiusura delle autorizzazioni all'esportazione;

Tali presidi sono integrati nei processi di controllo interno e gestione dei rischi.

Resta inteso che eventuali attività di verifica ulteriori possono essere svolte in coordinamento con le Autorità competenti, nei limiti e secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

4.4 Sono previste procedure di valutazione e gestione del rischio Paese che incidano sulla decisione finale di procedere o meno con determinate esportazioni? Sono mai stati rifiutati o sospesi contratti per motivi legati ai diritti umani?

FINCANTIERI S.p.A. conferma che, nell'ambito del proprio sistema di controllo interno e gestione dei rischi, sono previste specifiche procedure di valutazione e gestione del rischio, le quali costituiscono parte integrante dei processi decisionali relativi alle operazioni di esportazione.

La Società adotta un approccio prudenziale e basato sul rischio, che può comportare, ove ne ricorrano i presupposti, la non prosecuzione, la sospensione o la revisione di iniziative commerciali, anche in considerazione di profili connessi al rispetto dei diritti umani, oltre che del quadro normativo applicabile e degli indirizzi delle Autorità competenti.

In ogni caso, le decisioni operative sono assunte caso per caso, nel rispetto delle normative vigenti e in coordinamento con le istituzioni preposte, fermo restando che eventuali specifiche valutazioni su singole operazioni non sono, di norma, oggetto di divulgazione pubblica per ragioni di riservatezza e tutela degli interessi aziendali e contrattuali.

5. Competenze ESG del Consiglio di Amministrazione

Nelle risposte alle domande pre-assembleari dell'anno scorso, Fincantieri aveva indicato la possibilità di "esplicitare in maniera più dettagliata le competenze ESG dei Consiglieri nella prossima Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari". Tuttavia, nella Relazione più recente tale impegno non risulta pienamente attuato: le competenze ESG del Consiglio sono rappresentate in forma aggregata, senza una chiara attribuzione delle stesse ai singoli componenti né indicazione dei criteri che

hanno determinato gli eventuali miglioramenti evidenziati.

Alla luce di ciò, si richiedono i seguenti chiarimenti:

5.1 Per quali ragioni Fincantieri ha scelto di rappresentare le competenze ESG del Consiglio esclusivamente in forma aggregata, senza fornire un dettaglio per singolo Consigliere?

5.2 È possibile fornire una mappatura puntuale delle competenze ESG per ciascun membro del Consiglio di Amministrazione, specificando ambiti di esperienza, qualifiche professionali e eventuali percorsi formativi rilevanti?

5.3 Quali sono i criteri e le metodologie di valutazione utilizzati per attribuire le percentuali di competenza riportate (es. ambientali, sociali, anticorruzione, cybersecurity, ecc.)?

5.4 A cosa è attribuibile il miglioramento delle competenze ESG evidenziato rispetto all'anno precedente? È dovuto a nuove nomine, attività formative, aggiornamenti professionali o altri fattori?

5.5 Sono stati effettuati percorsi di formazione specifica in ambito ESG per i membri del Consiglio? In caso affermativo, è possibile indicarne contenuti, durata e partecipazione?

5.6 Fincantieri intende, a partire dalla prossima Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, migliorare il livello di trasparenza fornendo un dettaglio individuale delle competenze ESG dei Consiglieri, in linea con le migliori pratiche di governance?

In risposta ai punti 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 e 5.6:

In ottemperanza a quanto richiesto dagli standard di rendicontazione European Sustainability Reporting Standards (ESRS), la Società ha riportato nella Dichiarazione di Sostenibilità (cfr. pagina 124 del Bilancio al 31 dicembre 2025), e nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 2026 (cfr. pagina 14), le competenze del Consiglio di Amministrazione, tra cui quelle ambientali, sociali e di governance. Anche per l'esercizio 2025, le informazioni riguardanti le competenze ESG sono state fornite direttamente dai Consiglieri stessi attraverso un questionario di autovalutazione, in considerazione sia delle esperienze da essi maturate durante il loro percorso professionale sia di quelle acquisite durante la consiliatura grazie alle sessioni di formazione organizzate dalla Società. La Società ha optato, in linea con la prassi delle altre società quotate, per la rappresentazione delle competenze ESG del Consiglio in forma aggregata in quanto organo collegiale, rinviando comunque ai singoli curriculum vitae il dettaglio delle competenze e il dettaglio delle esperienze, qualifiche professionali ed eventuali percorsi formativi rilevanti seguiti in ambito ESG.

Con riferimento alle competenze ESG dei Consiglieri maturate attraverso le sessioni di formazione organizzate dalla Società, si rinvia a quanto riportato a pagina 124 del Bilancio al 31 dicembre 2025.

In particolare, nel corso del 2025, nell'ambito delle attività di induction rivolte al Consiglio, sono state implementate iniziative finalizzate ad accrescere la consapevolezza di questo organo sui temi della sostenibilità, assicurando una piena comprensione delle istanze sociali, economiche, politiche e normative in materia, e degli impatti, rischi e opportunità materiali. Questo percorso consente

all'organo di governance di indirizzare correttamente le proprie attività e di garantire il perseguimento degli obiettivi definiti nel Piano di Sostenibilità.

In particolare, il Consiglio ha ricevuto illustrazione del Piano Industriale 2023-2027 ed ha seguito la predisposizione del nuovo Piano Industriale 2026-2030, che è pienamente integrato con la strategia di sostenibilità del Gruppo, caratterizzato dalle direttrici: Innovazione, Inclusione e Integrità.

Il Comitato per la Sostenibilità ha proseguito gli incontri con le funzioni aziendali più coinvolte sui temi ESG, finalizzati ad approfondire la conoscenza delle iniziative intraprese per raggiungere gli obiettivi del Piano di Sostenibilità 2023-2027. Il Comitato per la Sostenibilità ha altresì svolto un'attività istruttoria per la definizione degli obiettivi di sostenibilità del nuovo Piano Industriale 2026-2030.

La variazione delle percentuali relative alle competenze in ambito ESG è conseguente alla nuova composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 14 maggio 2025.

In ottica di costante miglioramento e tenendo sempre conto della best practice del mercato, Fincantieri valuterà eventuali affinamenti del metodo di rappresentazione delle competenze ESG dei Consiglieri nella prossima Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

6. Rimodulazione del Programma Constellation e rischi industriali, occupazionali e strategici per Fincantieri Marinette Marine

Nel novembre 2025 la U.S. Navy ha annunciato la cancellazione del contratto relativo a quattro delle sei fregate classi Constellation commissionate a Fincantieri Marinette Marine (FMM) nel cantiere di Marinette, Wisconsin. La costruzione delle sole due unità attualmente avviate proseguirà, con consegne previste nel periodo 2028-2029.

Il contratto cancellato aveva un valore di circa 1,8 miliardi di euro. La decisione si inserisce nella più ampia revisione della flotta avviata dall'amministrazione Trump, che orienta la U.S. Navy verso navi di minori dimensioni, maggiormente tecnologiche e verso piattaforme unmanned, con la conseguente assegnazione del nuovo programma FF(X) ai cantieri Ingalls Shipbuilding, competitor diretto di FMM.

Fincantieri ha dichiarato che l'accordo di rimodulazione prevede misure di indennizzo a copertura degli impegni economici già assunti, nonché la promessa di nuove commesse in segmenti quali navi rompighiaccio, mezzi per operazioni anfibiae e piccole unità da combattimento. Il Gruppo ha investito oltre 800 milioni di dollari nei cantieri americani negli ultimi anni e impiega circa 3.750 lavoratori nel solo sito del Wisconsin.

Si chiede alla Società:

a) Sul piano finanziario e delle garanzie contrattuali:

6.1 Quale sia l'ammontare esatto e le modalità di erogazione dell'indennizzo ricevuto o atteso dalla U.S. Navy per la cancellazione delle quattro fregate, e in quale misura esso copra integralmente i costi già sostenuti, inclusi gli investimenti infrastrutturali e le spese per la forza lavoro espansa specificamente per questo programma

L'intesa raggiunta prevede un indennizzo a favore di Fincantieri Marine Group, tramite specifiche misure di compensazione, rispetto agli impegni economici e agli impatti industriali derivanti dalla decisione contrattuale della U.S. Navy, assunta non per inadempimento della società bensì per convenienza del cliente finale ("termination for convenience").

6.2 Quali garanzie concrete esistano che le commesse sostitutive promesse nell'ambito del nuovo accordo si traducano in contratti vincolanti, e in quali tempi, tenuto conto che FMM ha già perso il programma FF(X) a favore di Ingalls Shipbuilding.

L'accordo per la ridefinizione del programma Constellation prevede che il Gruppo contribuirà alla realizzazione di nuove classi di unità navali in segmenti che rispondono al meglio agli interessi immediati del paese e al rilancio della cantieristica navale statunitense, quali navi rompighiaccio e unità destinate a operazioni anfibe e missioni speciali.

A tal proposito, il 18 febbraio 2026 la U.S. Navy ha annunciato la pubblicazione di una Richiesta di Proposta (RFP) per il programma Medium Landing Ship (LSM) – che prevede fino a 35 navi – dove viene specificato che Fincantieri Marine Group (FMG) realizzerà la costruzione di quattro unità.

Nell'ambito di tale intesa, in data 15 aprile 2026 la Società ha annunciato l'assegnazione alla controllata statunitense Fincantieri Marine Group (FMG) di un contratto da 30 milioni di dollari per l'acquisizione di materiali e per le attività di ingegneria relative alle prime quattro unità del programma Medium Landing Ship (LSM).

Tale processo consentirà di avviare la costruzione delle unità già nel quarto trimestre del 2026.

b) Sul piano occupazionale e delle ricadute industriali per l'Italia:

Emerge una questione che Fondazione Finanza Etica e Rete Pace Disarmo ritengono di particolare rilievo e che non risulta adeguatamente affrontata nella comunicazione pubblica del Gruppo: i contratti militari statunitensi gestiti da FMM, in virtù della normativa americana in materia di sicurezza e difesa nazionale (Buy American Act e relative restrizioni sui contenuti nazionali nelle forniture militari), impongono che la quasi totalità del valore aggiunto, della progettazione, della componentistica e dell'occupazione generata rimanga sul territorio degli Stati Uniti. Si chiede pertanto alla Società di chiarire:

6.3 Quale sia la quota concreta di lavoro, fornitura di componenti e know-how trasferita dalla casa madre italiana e dalle sue filiere di subfornitura italiane ed europee verso i cantieri del Wisconsin nell'ambito del Programma Constellation e dei contratti FMM in generale, e quale invece rimanga interamente localizzata negli USA per obbligo normativo o contrattuale

L'investimento di Fincantieri negli Stati Uniti è di natura industriale. Il beneficio di essere presenti in loco arricchisce il sistema dei cantieri internazionali generando know-how e margini. I progetti del governo statunitense sono soggetti alle politiche "Buy America", che richiedono di privilegiare – o, in alcuni casi, utilizzare esclusivamente – beni, materiali e manodopera di provenienza americana. Tali politiche, insieme alle tipiche restrizioni legate ai progetti governativi classificati, limitano il trasferimento di beni, personale e know-how tra la Capogruppo e le proprie filiere produttive italiane

ed europee.

Nel rispetto di tali vincoli, la Capogruppo supporta direttamente le attività in Wisconsin principalmente attraverso l'impiego di personale qualificato negli Stati Uniti, con funzioni di supporto tecnico e trasferimento di competenze con l'obiettivo di favorire le best practice all'interno del Gruppo Fincantieri.

Sussistono minori limitazioni per i progetti commerciali (ad esempio la nave SOV attualmente in costruzione a Sturgeon Bay), che possono fare maggiore ricorso alla supply chain globale e alle competenze del Gruppo Fincantieri.

6.4 Quali siano le ricadute occupazionali dirette e indirette sul territorio italiano generate dall'attività di FMM: quanti posti di lavoro in Italia sono stati creati o mantenuti grazie a questi contratti, e in quali siti produttivi o di ingegneria del Gruppo;

Le ricadute occupazionali generate dall'attività di FMM devono essere lette nel contesto del modello di governance del Gruppo Fincantieri, caratterizzato da una rete articolata di controllate in Italia e all'estero. In tale ambito, la Capogruppo assicura indirizzo, coordinamento e monitoraggio, attraverso le funzioni di Corporate e delle Divisioni.

Questo modello comporta l'impiego di risorse qualificate sia nelle funzioni centrali sia nelle Divisioni, che costituiscono l'interfaccia gestionale verso le società controllate.

6.5 Se il ritorno economico per la capogruppo Fincantieri S.p.A. da questi contratti sia esclusivamente di natura finanziaria e di bilancio consolidato - attraverso il consolidamento dei ricavi e degli utili di FMM - o se esista anche un ritorno industriale e tecnologico tangibile per i cantieri e le competenze italiane, e in che misura

Per quanto riguarda il ritorno industriale e tecnologico tangibile per i cantieri e le competenze italiane, derivanti dalla presenza nel Gruppo delle società statunitensi di Fincantieri Marine Group e nello specifico di Fincantieri Marinette Marine, si evidenzia che lo stesso è determinato dalle forniture rese dalle altre società del Gruppo, secondo le specifiche richieste dei clienti statunitensi (ad es. la controllata Isotta Fraschini Motori ha fornito motori per classi di navi Littoral Combat Ship (LCS) costruite a Marinette.

6.6 Se la Società ritenga che l'espansione nel segmento della difesa navale statunitense, strutturalmente vincolata a generare valore e occupazione prevalentemente negli USA, sia compatibile con gli impegni del Gruppo verso il sistema industriale e i lavoratori italiani, e se tale modello sia stato oggetto di valutazione critica da parte del Consiglio di Amministrazione.

Allo stato corrente, i target produttivi e le attività operative della controllata FMG sono parte integrante del Piano Industriale di Gruppo condiviso ed approvato dal Consiglio di amministrazione. Le attività sviluppate nel mercato statunitense si inseriscono nell'ambito di una strategia internazionale del Gruppo, coerente con i rispettivi contesti industriali e geografici di riferimento.

Più in generale, si chiede al Consiglio di Amministrazione:

6.7 Quale sia la valutazione circa il rischio che la perdita della posizione nel segmento delle grandi fregate (per molto tempo il cuore del portafoglio di ordini militari di FMM) possa ridurre strutturalmente la competitività e l'occupazione nel sito del Wisconsin.

Come già descritto al punto 6.2, l'accordo per la ridefinizione del programma Constellation prevede che il Gruppo contribuirà alla realizzazione di nuove classi di unità navali in segmenti che rispondono al meglio agli interessi immediati del paese e al rilancio della cantieristica navale statunitense.

La decisione presa della Marina degli Stati Uniti d'America in merito alla sostituzione del programma Fregate con altri programmi navali evidenzia la rilevanza dei nostri cantieri. La stessa Marina infatti ha preso l'impegno di sostenere pienamente le operazioni di Fincantieri USA indirizzando la produzione di ulteriori programmi militari verso il sistema di cantieri in Wisconsin. Fincantieri ha sempre rappresentato un player strategico e una piattaforma industriale primaria del segmento della difesa navale USA. La Società, infatti, si trova ad operare in un contesto nel quale la domanda di capacità di costruzione navale militare domestica supera l'offerta disponibile, e i siti produttivi del Wisconsin continuano a rimanere tra i pochissimi cantieri certificati e pienamente operativi in questo spazio.

Fincantieri, in tal senso, ha investito negli ultimi anni oltre 800 Milioni di dollari per modernizzare le proprie strutture operative, rendendo i cantieri americani siti tra i più moderni e all'avanguardia.

La priorità resta, dunque, quella di valorizzare appieno gli investimenti realizzati nonché quella di preservare il capitale umano che rende FMG competitivo. Tale patrimonio continua ad essere strategico, così come lo sono le azioni che verranno approntate – nell'attuale periodo di transizione – per consolidare la forza lavoro e le strutture, adattandole alle nuove sfide che coinvolgeranno gli stabilimenti.

6.8 Quali misure siano state o saranno adottate a tutela dei lavoratori ivi impiegati, anche in considerazione del fatto che tali lavoratori, pur essendo dipendenti di una controllata del Gruppo, ricadono al di fuori del perimetro di rendicontazione sociale e sindacale tipicamente considerato dalla capogruppo italiana.

La Società ritiene che la propria forza lavoro sia un patrimonio da proteggere e sviluppare. Il know how costruito su programmi complessi negli anni nonché le competenze tecniche sviluppate rappresentano una leva imprescindibile per affrontare le prossime sfide industriali.

Nondimeno va rimarcato come la maggior parte dei dipendenti si trovino ad operare all'interno di un perimetro di tutela chiaro e robusto, regolato da contratti collettivi e procedure atte a garantire tutti gli standard normativi richiesti dal Paese di riferimento. In tale contesto va rilevato come il contratto collettivo localmente applicabile in vigore assicura trattamenti garantiti, tra gli altri, su retribuzione, benefit, e procedure in caso di variazioni organizzative.

Per aumentare la propria competitività sui mercati tipicamente presidiati, nonché in relazione alla costante ricerca di prodotti e soluzioni innovative, la Società ritiene imprescindibile il continuo investimento per la tutela del proprio talento professionale, nonché il relativo sviluppo tramite percorsi di alta formazione e upskilling.

7. Contratti con l'Indonesia, cessione gratuita di Nave Garibaldi e rischi reputazionali connessi alla situazione dei diritti umani in Papua

Nel 2024 Fincantieri ha siglato un contratto del valore di 1,18 miliardi di euro per la fornitura di due navi militari MPCS (Multipurpose Combat Ship/PPA) alla Marina Militare indonesiana, diventato operativo nei primi giorni del gennaio 2025.

Come già rilevato nelle domande dello scorso anno, il Governo indonesiano è coinvolto in un conflitto armato interno nelle province di Papua e Papua Barat, nel quale relatori speciali dell'ONU hanno documentato gravi violazioni dei diritti umani, tra cui uccisioni extragiudiziali, torture e sfollamenti di massa.

A questi elementi si aggiunge ora una vicenda di particolare rilievo e opacità: nel febbraio 2026 il Governo italiano ha trasmesso al Parlamento uno schema di decreto interministeriale per la cessione a titolo gratuito della portaerei Garibaldi (ex Nave Ammiraglia della Marina Militare italiana, del valore contabile stimato in circa 54 milioni di euro) alla Marina della Repubblica d'Indonesia. La cessione gratuita è stata approvata dal Parlamento il 28 aprile 2026. La vicenda ha sollevato forti polemiche politiche e giornalistiche, in particolare per l'emersione di un carteggio tra i Ministeri della Difesa italiano e indonesiano, risalente all'estate 2025, che indica come la cessione gratuita della Garibaldi facesse parte di un pacchetto negoziale comprensivo di nuove forniture industriali italiane, tra cui sottomarini della società Drass, aeromobili Leonardo e sistemi d'arma vari, per centinaia di milioni di euro.

Secondo quanto emerso dalle inchieste giornalistiche, Fincantieri stessa (già fornitrice di navi militari all'Indonesia) appare tra i potenziali beneficiari di questo schema di cooperazione industriale legato alla cessione della Garibaldi. Si chiede alla Società:

7.1 Se e in quale misura Fincantieri abbia avuto conoscenza, sia stata consultata o abbia partecipato, anche indirettamente, alle trattative tra i Governi italiano e indonesiano che hanno portato alla decisione di cedere gratuitamente Nave Garibaldi, e se tale cessione sia stata da essa sollecitata o favorita come strumento per facilitare la propria posizione commerciale in Indonesia

Fincantieri non è allo stato dei fatti coinvolta nella definizione e negoziazione della cessione della nave Garibaldi né è beneficiaria diretta dello schema di cooperazione industriale sopra descritto.

In qualità di progettista e costruttore dell'unità, dispone di una conoscenza approfondita della piattaforma navale ed è dotata delle competenze necessarie agli interventi di modernizzazione tipicamente necessari prima dell'entrata in servizio presso una marina estera.

In questo quadro, il Gruppo ha manifestato la disponibilità a supportare con le proprie conoscenze e competenze, sopra evidenziate, i soggetti industriali eventualmente coinvolti nell'operazione.

In passato aveva infatti effettuato una valutazione tecnica dello stato attuale dell'unità e formulato una serie di proposte di interventi mirati a garantirne l'idoneità al trasferimento dall'Italia all'Indonesia, nonché le successive attività di aggiornamento da eseguire presso un cantiere locale.

7.2 Quali ulteriori contratti o intese commerciali con l'Indonesia siano in corso di negoziazione o definizione, e se il contratto per le due navi MPSC e la cessione della Garibaldi facciano parte di un più ampio schema di cooperazione concordato tra i due Governi che si configuri come collegamento tra aiuti militari gratuiti e commesse industriali

In Asia, le recenti consegne (tra cui quelle relative alle PPA) hanno ulteriormente confermato l'affidabilità del Gruppo come player di riferimento. In Indonesia, dopo l'avvio delle attività di supporto logistico per le due unità PPA consegnate, stiamo lavorando al consolidamento del programma, sia in termini di durata sia di ampliamento dei servizi offerti. Il Paese ha inoltre manifestato interesse per ulteriori fregate di tipo PPA e per soluzioni subacquee.

Per quanto riguarda gli eventuali accordi o valutazioni tra i Governi, Fincantieri, come detto, non è attualmente parte delle discussioni in corso.

7.2 Come la Società intenda conciliare l'espansione del proprio portafoglio di forniture militari all'Indonesia con le gravi e documentate segnalazioni delle Nazioni Unite sulla repressione militare nelle province di Papua e Papua Barat, in particolare considerando che le navi militari fornite potrebbero essere impiegate per il trasporto di truppe e armamenti in quei territori, e quali meccanismi di monitoraggio dell'uso finale delle piattaforme navali cedute siano stati o saranno attivati.

FINCANTIERI S.p.A. conferma che le proprie attività di esportazione, incluse quelle verso l'Indonesia, sono condotte nel rigoroso rispetto della normativa nazionale, europea ed internazionale applicabile, nonché degli impegni assunti dall'Italia in ambito multilaterale, anche con riferimento alla tutela dei diritti umani.

In tale ambito, la Società adotta un approccio strutturato di valutazione preventiva dei rischi, che include l'analisi del contesto Paese, anche alla luce di fonti internazionali qualificate, e si integra con i processi autorizzativi previsti dalla Legge n. 185/1990. Le operazioni sono infatti subordinate al rilascio delle necessarie autorizzazioni da parte delle Autorità competenti, che svolgono le proprie valutazioni anche in relazione al rispetto dei diritti umani, alla situazione politico-istituzionale e agli obblighi internazionali.

Per quanto attiene alla possibile destinazione d'uso delle piattaforme navali, si evidenzia che tali sistemi hanno natura complessa e possono essere impiegati in una pluralità di missioni, incluse attività di difesa, sicurezza marittima, controllo delle frontiere, supporto umanitario e protezione civile. La responsabilità circa il loro impiego operativo ricade sullo Stato utilizzatore, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

Con riferimento ai meccanismi di monitoraggio dell'uso finale, FINCANTIERI opera in coerenza con i presidi previsti dal proprio sistema di compliance e dalle condizioni autorizzative, che includono, tra l'altro:

- la verifica dell'utilizzatore finale e dell'uso dichiarato (end-user ed end-use), anche mediante la documentazione richiesta dalle Autorità competenti;
- l'inserimento di specifiche clausole contrattuali in materia di utilizzo conforme e di divieto di riesportazione non autorizzata;
- lo svolgimento di attività di assistenza tecnica, formazione e supporto che consentono un'interlocazione continuativa con il cliente istituzionale;
- presidi di tracciabilità e monitoraggio nell'ambito del sistema di controllo interno e gestione

dei rischi.

Tali strumenti si inseriscono in un quadro regolato a livello statale, nel quale eventuali ulteriori forme di verifica o restrizione sono rimesse alle Autorità competenti, cui spetta il potere di autorizzare, sospendere o revocare le operazioni.

La Società continua a monitorare con attenzione l'evoluzione del contesto internazionale in stretto coordinamento con le Autorità Competenti e delle indicazioni provenienti dalle istituzioni nazionali e sovranazionali, assicurando che le proprie attività siano condotte in modo coerente con il quadro normativo e con i principi di responsabilità cui si ispira.

8. Gender pay gap e dinamiche della remunerazione variabile

Dai dati riportati all'interno della "Relazione sulla politica in materia di remunerazione 2026 e sui compensi corrisposti 2025" emerge un peggioramento del rapporto tra remunerazione globale media delle donne e quella degli uomini, in particolare nella popolazione dirigenziale. La Società attribuisce tale dinamica principalmente a uno sbilanciamento nei piani di incentivazione di medio-lungo termine (LTI) e a effetti temporali legati alle recenti promozioni di personale femminile.

Si chiede alla Società

8.1 Di chiarire in che misura il ritardo nel riconoscimento retributivo delle dirigenti provenienti dal ruolo di quadro incida strutturalmente sul gender pay gap e quali misure siano state adottate per ridurre tali effetti;

8.5 Di fornire evidenze concrete (anche prospettiche) circa il previsto miglioramento del gender pay gap, indicando tempi stimati e impatti attesi derivanti dall'aumento della partecipazione femminile ai piani LTI;

In risposta ai punti 8.1 e 8.5.

Il passaggio da quadro a dirigente, al momento della nomina, è caratterizzato da una retribuzione tendenzialmente conseguente ai minimi contrattuali; ciò ha potuto accentuare il gender pay gap (che si basa sulla media complessiva) rispetto all'anno precedente.

Va precisato tuttavia come il salto retributivo individuale sia stato significativo, attesa la retribuzione media prevista per il livello Quadro.

In una fase successiva, al fine di accompagnare il tendenziale allineamento retributivo di genere in sede di sviluppo, particolare attenzione sarà riservata, nell'ambito della salary review annuale, alle risorse meritevoli e performanti, ferma restando la coerenza con le retribuzioni di mercato.

Eguale attenzione sarà riservata alla partecipazione ai piani LTI. Per il piano LTI 2026-2028, è previsto l'inserimento di risorse superiore al 50% della consistenza dirigenziale femminile.

9. Sistemi unmanned, autonomi e abilitati da AI (Fincantieri)

Alla luce dello sviluppo, integrazione e promozione da parte di Fincantieri di sistemi unmanned e autonomi - tra cui USV come Spectre (in collaborazione con Saildrone),

SAND (Surface Advanced Naval Drone), sistemi integrati underwater come DEEP, piattaforme multi-missione, sistemi con sensoristica distribuita, AI per analisi dati, Command & Control avanzato, integrazione UUV/AUV e capacità multi-dominio – si pongono le seguenti domande:

9.1 Sistemi specifici e grado di autonomia

Per i sistemi Spectre, SAND, DEEP e altre piattaforme unmanned navali e subacquee sviluppate o integrate dal Gruppo, Fincantieri può chiarire se, nella configurazione attuale o prevista, tali sistemi siano in grado di svolgere autonomamente funzioni operative critiche, incluse sorveglianza, identificazione di minacce, tracciamento, selezione di obiettivi e eventuale supporto all'ingaggio, senza intervento umano continuo?

I diversi sistemi *unmanned* all'interno del portafoglio soluzioni di Fincantieri prevedono l'uso di una piattaforma comune di comando e controllo, definita UMS composta da una stazione fissa a terra per l'analisi del quadro situazionale e la pianificazione dei profili di missione applicabili, e da una componente mobile integrata a bordo dei veicoli per la condotta in sicurezza della missione assegnata. UMS è già operativo nelle unità SAND (drone autonomo di superficie) e pienamente integrato nei veicoli subacquei sviluppati congiuntamente con *partner* industriali (e.g. GraalTech) in accordo a quanto già comunicato dall'azienda. UMS consente la pianificazione e la condotta di un'ampia varietà di profili di missione, tra i quali pattugliamento e sorveglianza, nonché scoperta, tracciamento e identificazione delle minacce con diversi livelli di autonomia impostati dall'operatore e definiti di volta in volta in coerenza con le regole di ingaggio.

Il coinvolgimento di Fincantieri nella realizzazione di mezzi autonomi come Spectre prevede invece l'implementazione di piattaforma di comando e controllo proprietaria del cliente Saildrone gestita da questo in modo indipendente.

9.2 Controllo umano obbligatorio

Quali forme di controllo umano sono previste e obbligatorie nelle diverse fasi operative (monitoraggio, identificazione, classificazione, prioritizzazione, decisione operativa, eventuale uso della forza) nei sistemi unmanned e autonomi sviluppati o integrati da Fincantieri?

Il controllo umano dei sistemi *unmanned* può intervenire su tutte le funzionalità in accordo ad un concetto di tele-operabilità completa dei mezzi. Sul tema dell'autonomia, il quadro normativo è frammentato e non ancora armonizzato a livello internazionale: tipicamente alcuni paesi non consentono manovre autonome in prossimità di porti e/o accessi costieri, altri paesi invece, sono meno restrittivi.

9.3 Policy sulle armi autonome

Fincantieri dispone di una policy che escluda lo sviluppo o la fornitura di sistemi d'arma completamente autonomi ("human-out-of-the-loop"), in particolare per quanto riguarda la selezione e neutralizzazione dei bersagli? Se sì, può fornirne i riferimenti? Se no, ne è prevista l'adozione futura?

I sistemi di difesa ad oggi in *roadmap* di sviluppo prevedono la presenza di operatore umano

secondo logiche *man-on-the-loop*, pertanto, non si è avvertita l'esigenza di adottare una *policy* che affronti la tematica. Al contempo l'azienda conferma la propria disponibilità a partecipare a tutti tavoli - governativi, UE e NATO - volti a definire la policy d'impiego di capacità autonome anche in relazione agli importanti sviluppi attesi nell'ambito dell'AI.

9.3.1 Controllo umano significativo

Esiste una policy interna vincolante che garantisca il mantenimento del “meaningful human control” sulle funzioni critiche, in particolare identificazione del bersaglio e uso della forza? Quali sono i principi applicati?

Le operazioni di identificazione del bersaglio possono essere svolte in modo manuale controllato, o supervisionato o totalmente autonomo. La modalità operativa è scelta caso per caso coerentemente al contesto operativo, alle finalità ed ai requisiti di sicurezza. Per le operazioni di difesa, è sempre prevista la conferma del consenso da parte dell'operatore umano, che mantiene il controllo sull'intero processo di ingaggio della minaccia.

9.4 AI e funzioni decisionali

Nei sistemi come DEEP (che include AI per analisi ed elaborazione dei dati) o nelle future evoluzioni di USV e sistemi underwater, l'AI è limitata all'analisi informativa o può contribuire a decisioni operative (es. rilevamento anomalie, classificazione minacce, raccomandazioni di missione)?

L'uso di AI è previsto tanto per attività di processazione dei dati e trasferimento *real-time* e *near-real-time* dei correlati flussi informativi, quanto a supporto del processo decisionale nell'ambito di operazioni selezionate. Nella fattispecie sono già operativi frame di AI per la detezione automatica di riconoscimento di oggetti ed eventi (e.g. fuoriuscite di gas da condotte sottomarine, densità ed estensione di praterie di Posidonia, calcolo delle condizioni di integrità di strutture grazie alla elaborazione dei rilevamenti di spessore degli elementi metallici con sonde acustiche, definizione degli assetti instabili di tubazioni posate sul fondo). Questi processi decisionali intervengono sulla navigazione delle unità *unmanned*, siano esse di superficie o subacquee, coordinando velocità e posizionamento dinamico.

9.5 Autonomia multiplatforma e cooperazione

Nei sistemi che integrano più asset (es. reti di sensori, AUV, USV, UUV coordinati), sono previste capacità di coordinamento autonomo tra piattaforme (multi-agent systems) che possano incidere su priorità operative o assegnazione delle missioni?

La piattaforma di Comando e Controllo UMS consente nativamente il coordinamento multidominio di più assetti, assicurando, in coerenza con gli obiettivi della missione da svolgere, una efficiente e dinamica allocazione dei task rispettivamente assegnati. Tale capacità si rende indispensabile per la gestione di scenari operativi complessi in cui si richiede una piena integrazione e collaborazione tra i veicoli impiegati nei tre domini ed i nodi fissi di scoperta.

9.6 Integrazione con sistemi militari e payload

Considerata la progettazione di Spectre per missioni come anti-submarine warfare e

l'integrazione di payload modulari, Fincantieri può chiarire se tali piattaforme possano essere configurate per supportare o integrare sistemi d'arma e con quali limiti di autonomia?

Le soluzioni sviluppate da Fincantieri sono perfettamente scalabili ed interfacciabili con sistemi di difesa.

9.7 Barriere tecniche e sicurezza

Esistono barriere tecniche o di architettura ("hard-coded" o software-based) che impediscano comportamenti autonomi non autorizzati, inclusa qualsiasi forma di ingaggio o uso della forza senza comando umano esplicito?

Ad oggi non si ha evidenza dell'applicabilità di regole di ingaggio che prevedono l'uso di sistemi di difesa senza un comando umano esplicito.

9.8 AI assurance, sicurezza e conformità

Quali processi di validazione, verifica, certificazione e "AI assurance" vengono applicati ai sistemi autonomi e AI-enabled (es. DEEP, sistemi C2, sensor fusion) prima della loro implementazione operativa o commercializzazione?

I processi di verifica e validazione dei sistemi basati su AI prevede attività intensive di addestramento in ambiente rilevante anche avvalendosi di protocolli di *machine learning*. In tale contesto, ai fini di una corretta implementazione di queste frontiere tecnologiche, si ritiene indispensabile sviluppare coerentemente i relativi processi di verifica, validazione e certificazione. A tal scopo, Fincantieri si è da subito resa disponibile per dare il proprio contributo nei pertinenti tavoli istituzionali e industriali.

9.9 Autonomia e resilienza operativa

Nei sistemi progettati per operazioni prolungate e distribuite (es. Spectre con alta endurance), quali livelli di autonomia decisionale sono previsti in caso di perdita di comunicazione o degradazione del collegamento con operatori umani?

Ad oggi gli scenari di studio prevedono che il sistema possa completare in sicurezza la missione anche in assenza di comunicazione con la centrale di controllo remota prevedendo in caso di criticità, l'interruzione della missione ed il rientro ad un punto di *rendez vous* predefinito.

9.10 Posizione sulle armi autonome

Fincantieri ha una posizione pubblica o interna sui lethal autonomous weapon systems (LAWS)? Supporta iniziative internazionali di regolazione, limitazione o divieto di sistemi capaci di impiegare forza letale senza controllo umano significativo?

Fincantieri non ha mai espresso una posizione pubblica o consolidato una posizione interna sui lethal autonomous weapon systems (LAWS), in quanto non rientrano negli obiettivi del Piano Industriale.

9.12 Lobbying e posizionamento istituzionale

Fincantieri partecipa, direttamente o tramite associazioni industriali o consorzi, a iniziative di advocacy o lobbying relative alla regolamentazione di sistemi autonomi, Al militare e tecnologie unmanned? In caso affermativo, quali posizioni ha sostenuto a livello nazionale, UE, NATO o ONU (in proprio o tramite associazioni industriali o consorzi)?

Fincantieri ha espresso direttamente il proprio contributo sulla regolamentazione di sistemi autonomi e sulle tecnologie unmanned nell'ambito dell'audizione sul S. 1462. - "Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee" reperibile al seguente link:

<https://webtv.senato.it/webtv/commissioni/sicurezza-delle-attivita-subacquee-1> (dal minuto 41:30) e <https://webtv.camera.it/evento/29417>

In occasione delle audizioni che si sono tenute presso il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), Fincantieri ha affermato la necessità di una regolamentazione del settore underwater e l'individuazione di investimenti pubblici da affiancare all'impegno dei privati nella ricerca e nello sviluppo di nuove tecnologie abilitanti.

A livello europeo, anche tramite contributi di policy, Fincantieri sostiene la necessità di un quadro europeo coerente e di un supporto UE allo sviluppo, finanziamento e dispiegamento di sistemi unmanned integrati per la protezione di infrastrutture critiche marittime, subacquee e offshore.

DOMANDE AZIONISTA MARCO BAVA

Richiesta di :

A. estrazione dal libro soci (art.2422 cc) dei primi 100 azionisti in un files da inviare prima dell'assemblea gratuitamente prima dell'assemblea all'email ideeconomie@pec.it .

In risposta a : Con riferimento alla richiesta di estrazione dal libro soci dei primi 100 azionisti ed invio gratuito della stessa, si ricorda inoltre che l'art. 43 del "Provvedimento unico sul post-trading della Consob e della Banca d'Italia del 13 agosto 2018" prevede che il diritto di ispezione dei libri sociali di cui all'art. 2422 del codice civile possa essere esercitato solo se attestato da una apposita comunicazione all'emittente rilasciata proprio dall'intermediario: comunicazione che non accompagna suddetta richiesta. Tale richiesta è rispettata dal certificato di ammissione all'assemblea.

Inoltre si ricorda che lo stesso art. 2422 del codice civile imputa le spese di estrazione a carico del socio richiedente. Il files non ha costi per dati già disponibili.

Nello specifico poi si rappresenta che la richiesta appare generica e, per essere valutata, andrebbe anche meglio specificata con riferimento alla tipologia di dati richiesta e all'arco temporale di riferimento. Ovviamente per gli ultimi disponibili.

Le chiediamo cortesemente di formulare la sua richiesta di estrazione dal Libro Soci nel rispetto delle procedure e delle disposizioni di legge e regolamentari applicabili di cui al Codice Civile, al TUF nonché in materia di Privacy. Con riferimento invece alle partecipazioni rilevanti, le segnaliamo che le stesse sono consultabili anche nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito internet della Società, www.fincantieri.com, nella sezione dedicata all'Assemblea 2026.

Certificazione Unicredito n:

1) Vorrei ricordare il gen,Graziano oppresso dai segreti militari che si portava dentro .

Fincantieri si unisce con profonda commozione al ricordo del Generale Claudio Graziano. La Società considera tuttavia qualsiasi ulteriore speculazione sul tema come fortemente inappropriata e, in ogni caso, non pertinente rispetto alle materie all'ordine del giorno dell'Assemblea.

2) Fincantieri è un'azienda pubblica italiana nota nel settore della cantieristica navale. Si tratta di uno dei gruppi più importanti al mondo e il più influente del Vecchio Continente, disponendo di uomini e risorse di primo livello. Fa parte di SEA Europe, l'associazione dei costruttori navali europei, mentre in Italia è stata tra i soci fondatori di Assonave, l'Associazione dei cantieri navali pubblici, che si affianca all'Ancanap, l'Associazione dei cantieri navali privati. L'ultima opera di Fincantieri si chiama Spectre, una nuova classe di unità di superficie senza equipaggio (USV) multiruolo ad alta velocità, creata insieme a Saildrone, punto di riferimento nel settore a livello internazionale e uno dei principali operatori nei veicoli di superficie a guida autonoma. Il mezzo è nato per rispondere all'evoluzione dei requisiti operativi delle forze navali e per offrire un supporto alla concreta necessità di piattaforme navali autonome, progettate per un impiego su larga scala e prodotte secondo elevati standard di affidabilità industriale. La partnership con Saildrone, siglata in

occasione della fiera Sea-Air-Space della Navy League, nel National Harbor del Maryland, rappresenta un punto di svolta nella strategia industriale di Fincantieri. L'obiettivo del major italiano è quello di integrare nuove soluzioni senza equipaggio nel proprio portafoglio Difesa, sfruttando la consolidata esperienza maturata nei processi cantieristici. La capacità produttiva del Gruppo si basa sull'esperienza di FMG nella produzione in serie di avanzate unità in alluminio, usando metodi cantieristici industrializzati e una piattaforma autonoma di nuova generazione, progettata per operazioni navali multiruolo. La costruzione avverrà presso i cantieri di Fincantieri in Wisconsin, Stati Uniti, con una progressiva trasformazione delle unità navali, in una fase di solidità e di grande sviluppo industriale. Le dimensioni sono le seguenti: lunghezza di circa 52 metri, un dislocamento di circa 250 tonnellate e una velocità massima fino a 30 nodi. Spectre è la piattaforma Saildrone più veloce, ampia e performante concepita per le operazioni anti-submarine warfare. Associa a una super autonomia con un profilo acustico ultra-silenzioso, una elevata affidabilità in qualsiasi missione, offrendo una flessibilità operativa e una capacità di adattarsi velocemente a qualsiasi scenario. Anche quello dalla produzione ed utilizzo dell'H2 ?

Per informazioni su Spectre si rimanda al comunicato stampa pubblicato sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) in data 20 aprile 2026.

3) *La compagnia tedesca TUI Crusies – una joint-venture tra il gruppo turistico tedesco TUI e la corporation crocieristica americana Royal Caribbean – studierà le possibili applicazioni delle fuel cell SOFC a ossidi solidi (Solid Oxide Fuel Cell) a bordo di navi da crociera insieme alla società di certificazione e consulenza ingegneristica norvegese DNV e al gruppo navalmeccanico sudcoreano HD Hyundai, coinvolto in questo progetto tramite le controllate HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, HD Europe Research & Development Center e HD Hydrogen. Come ricorda la stessa Hyundai in una nota, le fuel cell alimentate a idrogeno consentono di produrre energia a bordo abbattendo le emissioni di CO2 e riducendo anche in misura considerevole vibrazioni e rumori: si tratta quindi di una soluzione potenzialmente molto indicata per le navi da crociera, che necessitano di grandi quantità di energia elettrica ma anche del maggior comfort di navigazione possibile. HD Hyundai, con questo progetto, punta a consolidare la propria competitività a livello globale sviluppando una tecnologia SOFC specifica per le navi da crociera, con un'attenzione particolare al mercato europeo, dove le normative ambientali sono più stringenti e la domanda per questo tipo di unità è in crescita. Anche le prospettive di mercato sono positive. Secondo la società di ricerca globale Grand View Research, il mercato mondiale delle SOFC dovrebbe svilupparsi con un tasso di crescita annuale composto (CAGR) del 40,7% fino al 2030, raggiungendo circa 7,12 miliardi di dollari, trainato dalla crescente domanda e dagli investimenti nell'energia pulita. Come primo step dell'iniziativa, HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering e l'HD Europe Research & Development Center stabiliranno, in un periodo di 8 mesi (da giugno 2025 a febbraio 2026), gli standard di progettazione per la sicurezza nell'applicazione dei sistemi SOFC alle navi da crociera. HD Hydrogen, affiliata di HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering specializzata nella tecnologia delle celle a combustibile a idrogeno, analizzerà le prestazioni dei propri sistemi SOFC proprietari in diverse condizioni operative, basandosi sui propri dati tecnici di riferimento. Inoltre, HD Hyundai svilupperà tecnologie per il recupero e il riutilizzo del calore di scarto generato dai sistemi SOFC, che operano a temperature elevate comprese tra 600°C e 1.000°C. La società intende anche esplorare soluzioni per ridurre parzialmente le emissioni di carbonio dei sistemi SOFC attraverso l'utilizzo di tecnologie di cattura e stoccaggio della CO₂ (CCS). Nell'ambito del progetto, DNV verificherà il rispetto*

delle normative e contribuirà alla sicurezza complessiva fin dalle prime fasi di progettazione. TUI Cruises, da parte sua, fornirà dati specifici relativi alle navi da crociera per l'applicazione delle SOFC, oltre ai requisiti di installazione e alle specifiche operative necessarie per l'implementazione reale a bordo. "Questo progetto internazionale di sviluppo congiunto rappresenta una tappa importante per dimostrare la leadership di HD Hyundai nelle tecnologie di decarbonizzazione per il settore marittimo in Europa" ha dichiarato un portavoce del gruppo navalmeccanico sudcoreano. "Puntiamo a guidare la transizione verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo grazie alla nostra tecnologia a celle a combustibile ad alta efficienza e basse emissioni". E Fincantieri cosa sta facendo ?

Attraverso il progetto Future Wave 2, Fincantieri sta portando avanti lo sviluppo della tecnologia delle celle a combustibile a idrogeno (tecnologia PEM) e l'integrazione a bordo dell'altra tecnologia di fuel cell disponibile (SOFC).

Per quanto riguarda le Fuel Cell PEM, la controllata Isotta Fraschini Motori ha recentemente avviato una linea di produzione dedicata alle celle a combustibile che verranno installate sulla prima nave da crociera ibrida a idrogeno al mondo, la Viking Libra, la cui consegna è prevista entro la fine del 2026.

4) La società di consulenza e certificazione DNV ha consegnato all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) lo studio pluriennale "Safety of hydrogen for use in ships", commissionato dalla stessa EMSA e culminato in un rapporto finale e in un documento di orientamento non vincolante. Il dossier conclude che per le navi alimentate a idrogeno è necessario adottare un approccio di sicurezza basato sulla progettazione e raccomanda l'utilizzo di involucri secondari per tutti i componenti che trasportano il combustibile, inclusi quelli installati su ponti scoperti. Secondo l'analisi di DNV, infatti, i rischi associati all'utilizzo di H2 a bordo sono diversi da quelli di altri fuel marini alternativi, come il GNL (gas naturale liquefatto): anche perdite di piccola entità possono rapidamente generare nubi di gas infiammabili e, considerando la bassa energia di accensione dell'idrogeno e le difficoltà legate alla rilevazione delle fughe, ciò implica la necessità di barriere tecniche aggiuntive a bordo per ridurre i rischi di esplosione, in particolare per quanto riguarda i sistemi di gestione delle perdite e di protezione. "L'idrogeno ha un percorso praticabile come fuel per le navi, ma comporta rischi per la sicurezza" ha sottolineato Cristina Saenz de Santa Maria, Interim CEO Maritime di DNV. "Man mano che si sviluppano nuovi combustibili, è fondamentale integrare solidi principi di sicurezza fin dall'inizio. Ciò richiede nuovi approcci, integrazione nelle fasi iniziali e una stretta collaborazione lungo tutta la value chain, mantenendo sempre la sicurezza dei marittimi al centro". A causa della sua elevata infiammabilità e delle basse temperature di stoccaggio nella forma liquefatta, l'idrogeno – evidenzia DNV – introduce anche nuovi rischi professionali per i marittimi. Secondo lo studio, questo cambia le condizioni operative degli equipaggi, i quali devono essere formati per riconoscere i rischi specifici legati all'utilizzo dell'idrogeno come fuel navale e per sapere come mitigarli. Ciò dovrebbe essere supportato da procedure operative chiare e sistemi di gestione della sicurezza. Linda Hammer, Principal Consultant di DNV e autrice principale dello studio, ha spiegato: "Lo studio conclude che la sicurezza delle navi alimentate a idrogeno deve basarsi su barriere tecniche di sicurezza, con sistemi di contenimento robusti, involucri secondari e sistemi di protezione automatizzati che costituiscano la prima linea di difesa. Questo riflette sia la velocità con cui gli incidenti legati all'idrogeno possono intensificarsi, sia i limiti della rilevazione e della risposta una volta che si è verificato un rilascio, in particolare in ambienti

marittimi complessi.” Fincantieri lancia Navis Sapiens, un nuovo paradigma della cantieristica che introduce il concetto di “nave intelligente”. Navis Sapiens è un ecosistema digitale avanzato, basato su piattaforme scalabili, componibili e aperte, che trasforma le navi in vere e proprie unità cognitive, ovvero in grado di “imparare” nuovi linguaggi e nuove funzionalità durante il ciclo di vita. Questa capacità, che utilizza intelligenza artificiale, big data e connettività, consentirà alle navi di Fincantieri non solo di prendere decisioni migliori in tempo reale, ottimizzare l’efficienza e garantire i più alti livelli di sicurezza e sostenibilità, ma anche di sfruttare tecnologie oggi acerbe o sconosciute che si renderanno disponibili nel prossimo futuro. Fincantieri ha sviluppato Navis Sapiens con l’obiettivo di creare una nuova generazione di navi, dotata di un’architettura digitale in grado di analizzare grandi quantità di dati in tempo reale provenienti da migliaia di sensori. Questo sistema consente all’unità di apprendere dai propri modelli operativi per migliorare costantemente efficienza e sicurezza, ottimizzare la rotta, i consumi, la manutenzione e la gestione dei sistemi di bordo, e per adattarsi alle diverse condizioni operative. Una Navis Sapiens può inoltre comunicare con la terraferma e con altre unità, con l’obiettivo di creare una flotta interconnessa. Navis Sapiens si basa su un’architettura intelligente, che combina una serie di tecnologie avanzate:

- Intelligenza Artificiale e Machine Learning, per analizzare in tempo reale le condizioni operative e ottimizzare le prestazioni della nave. Internet of Things (IoT), per la gestione interconnessa dei sistemi di bordo, consentendo un monitoraggio continuo e predittivo.
- Digital Twin, per simulare il comportamento della nave in vari scenari, migliorando manutenzione e sicurezza.
- Automazione avanzata, per ridurre il margine di errore umano e migliorare la gestione delle operazioni.

Le navi di Fincantieri, dunque, non andranno incontro a obsolescenza digitale: al contrario, acquisiranno sempre maggiore valore nel tempo. Dal punto di vista degli armatori si tratta di una rivoluzione, perché una nave con un “cervello” è un prodotto che evolve, che sviluppa capacità aziendali sempre nuove o che possono essere installate o aggiornate a bordo nel corso della vita operativa, anziché essere un prodotto per il quale è necessario investire al fine di preservarne le capacità di partenza. Infatti, uno degli obiettivi principali di Navis Sapiens è minimizzare l’investimento a lungo termine (il total cost of ownership) per i clienti di Fincantieri, consentendo al contempo la migliore integrazione funzionale e l’interoperabilità. Inoltre, le prerogative di Navis Sapiens, fondata su piattaforme aperte che possono essere raggiunte e popolate dai soggetti coinvolti, intendono favorire la comunicazione tra tutti gli stakeholder della nave, sia a bordo, migliorando l’esperienza dei passeggeri e degli equipaggi, che a terra, coinvolgendo direttamente il porto di attracco, l’Autorità portuale, la catena di fornitura a terra e la rete commerciale di riferimento. Un aspetto centrale di Navis Sapiens è il suo contributo alla transizione verde per la riduzione delle emissioni nel settore marittimo. Le soluzioni previste includono l’ottimizzazione dei consumi energetici a bordo, nonché la gestione intelligente dei rifiuti e delle acque di zavorra, minimizzando l’impatto sugli ecosistemi marini. Con l’aumento della digitalizzazione, la sicurezza informatica diventa una priorità. Navis Sapiens introduce un nuovo approccio alla cybersecurity a bordo, ma anche tecnologie in grado di migliorare la gestione dei rischi, con sistemi predittivi per la manutenzione o il monitoraggio continuo della sicurezza a bordo tramite sensori e AI. Navis Sapiens si inserisce nel più ampio piano di trasformazione industriale del Gruppo Fincantieri, che mira a un modello sempre più intelligente, adattativo, scalabile e connesso, che integri le più avanzate tecnologie digitali per contribuire a rendere la cantieristica sempre più innovativa, sostenibile e competitiva a livello globale anche per la produzione ed utilizzo dell’H2 ?

Al momento non sono previste features di Navis Sapiens per la produzione ed utilizzo di H2. La soluzione è comunque nativamente capace di integrare dati provenienti dai sistemi di automazione

a bordo, abilitando l'esecuzione di capability, modelli, algoritmi e soluzioni di ottimizzazione sempre più evoluti volti a supportare l'utilizzo efficiente dei carburanti alternativi a bordo.

5) E' stata varata ad Ancona "Viking Libra", la prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno costruita da Fincantieri. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, una lunghezza di 239 metri e la capacità di ospitare fino a 998 passeggeri in 499 cabine, l'unità sarà consegnata alla fine del 2026 alla società armatrice Viking. Sarà dotata di un sistema di propulsione basato in parte sull'idrogeno liquefatto e sulle celle a combustibile: sarà in grado di operare in navigazione a emissioni zero, rendendo possibile l'accesso anche ad aree marine particolarmente delicate dal punto di vista ambientale. La nuova unità sarà infatti a emissioni zero e potrà far rotta anche tra i fiordi norvegesi senza alcun impatto ambientale. La tecnologia di alimentazione adottata a bordo di Viking Libra porta la firma di Isotta Fraschini Motori (Ifm), controllata di Fincantieri specializzata in tecnologie avanzate a celle a combustibile. La società ha sviluppato un sistema innovativo per il carico e lo stoccaggio dell'idrogeno liquido a bordo nave. «La nave può operare con sei megawatt di energia. Ciò permette di attraversare il fiordo e fermarsi in porto per mezza giornata, il tutto con un'operatività garantita net-zero. È la prima volta che si implementa a bordo di una nave da crociera un sistema di stoccaggio così massivo di idrogeno liquido». La collaborazione tra Fincantieri e Viking è stata avviata nel 2012. Considerando le navi già ordinate, i contratti siglati e le opzioni concordate negli ultimi mesi, il portafoglio complessivo tra i due gruppi raggiunge oggi le 26 unità. Quante prevedono anche la produzione dell'H2 ?

Si evidenzia che "Viking Libra" non utilizzerà idrogeno prodotto a bordo, ma sarà dotata di soluzioni inedite per il carico e lo stoccaggio dell'idrogeno direttamente a bordo. Anche la successiva nave da crociera di Viking, "Viking Astrea", attualmente in costruzione, sarà alimentata a idrogeno. Con riferimento alle altre unità ordinate da Viking e presenti attualmente nel portafoglio Fincantieri, alla data odierna la Società non è a conoscenza dei piani dell'armatore con riferimento alla tecnologia in oggetto.

6) Cosa e' il programma Operations Excellence, finalizzato all'introduzione di tecnologie avanzate per migliorare l'efficienza e la qualità del lavoro, attraverso soluzioni che spaziano dall'automazione ai robot collaborativi, fino all'impiego di realtà aumentata e intelligenza artificiale ? Quanto ci abbiamo investito e ci investiremo ?

Il programma Operations Excellence è una delle iniziative chiave del Piano Industriale 2026-2030, finalizzato alla trasformazione industriale attraverso un nuovo modello operativo basato sulla centralità dei dati a copertura dell'intero ciclo di vita delle navi, attraverso:

- progettazione 3D integrata, potenziata da feedback lungo l'intero ciclo di vita;
- pianificazione 4D della produzione dinamica, per evitare colli di bottiglia attraverso algoritmi proprietari di intelligenza artificiale;
- costruzione il più possibile automatizzata attraverso linee automatiche, cobot e robot umanoidi guidati da pacchetti di lavoro digitali;
- ottimizzazione lungo l'intero ciclo di vita della nave, attraverso una raccolta dati continua attraverso Fincantieri Digital Ecosystem (FDE) – Navis Sapiens.

La visione di Fincantieri del cantiere del futuro si articola dunque lungo l'intero processo produttivo, dalla progettazione digitale all'automazione avanzata fino all'impiego di cobot, attraverso una serie di tecnologie innovative.

L'obiettivo del programma è migliorare strutturalmente produttività, efficienza operativa, qualità esecutiva, sicurezza e prevedibilità industriale, supportando al contempo l'aumento dei volumi produttivi previsto dal Piano.

7) La Marina degli Stati Uniti ha affidato a Fincantieri la costruzione delle navi da sbarco del Corpo dei Marines. La US Navy ha annunciato che Fincantieri Marinette Marine (Fmm), controllata statunitense del gruppo, è stata scelta al fianco dell'americana Bollinger Shipyards per la costruzione delle navi Lsm (Landing Ship Medium) da trasporto della Marina Usa. La commessa – del valore stimato di circa 800 milioni di dollari – rientra negli accordi siglati a novembre in occasione della revisione del programma delle fregate Constellation aggiudicato nel 2020 da Fmm. Il Segretario della Us Navy John Phelan aveva comunicato la cancellazione dei piani per l'acquisto delle fregate classe Constellation: mantenute le due fregate attualmente in fase di realizzazione, risulta cancellato il contratto per le altre quattro, in linea con le nuove priorità strategiche della U.S. Navy. La cancellazione da parte della marina Usa dell'ordine lo scorso autunno ha aperto a una nuova fase ?

L'accordo che prevede la ridefinizione del futuro del Programma Constellation, annunciato in data 25 novembre 2025, segna un nuovo capitolo nella partnership strategica tra la Società e la U.S. Navy. In particolare, Fincantieri contribuirà, in stretta collaborazione con la U.S. Navy, alla realizzazione di nuove classi di unità navali. Per Fincantieri sono previsti nuovi ordini per la costruzione di unità in segmenti che rispondono al meglio agli interessi immediati del Paese e al rilancio della cantieristica navale statunitense, come le navi rompighiaccio, le operazioni anfibia e le missioni speciali: Fincantieri è infatti pronta a eseguire i contratti pianificati in coordinamento con la U.S. Navy.

A tal proposito, il 18 febbraio 2026 la U.S. Navy ha annunciato la pubblicazione di una Richiesta di Proposta (RFP) per il programma Medium Landing Ship (LSM) – che prevede fino a 35 navi – dove viene specificato che Fincantieri Marine Group (FMG) realizzerà la costruzione di quattro unità.

Nell'ambito di tale intesa, in data 15 aprile 2026 la Società ha annunciato l'assegnazione alla controllata statunitense Fincantieri Marine Group (FMG) di un contratto da 30 milioni di dollari per l'acquisizione di materiali e per le attività di ingegneria relative alle prime quattro unità del programma Medium Landing Ship (LSM).

Tale processo consentirà di avviare la costruzione delle unità già nel quarto trimestre del 2026.

8) “in stretta collaborazione con la U.S. Navy, Fincantieri contribuirà alla realizzazione di nuove classi di unità navali”. Quali ?

L'accordo per la ridefinizione del programma Constellation prevede che il Gruppo contribuirà alla realizzazione di nuove classi di unità navali in segmenti che rispondono al meglio agli interessi immediati del paese e al rilancio della cantieristica navale statunitense, quali navi rompighiaccio e unità destinate a operazioni anfibia e missioni speciali.

A tal proposito, il 18 febbraio 2026 la U.S. Navy ha annunciato la pubblicazione di una Richiesta di Proposta (RFP) per il programma Medium Landing Ship (LSM) – che prevede fino a 35 navi – dove viene specificato che Fincantieri Marine Group (FMG) realizzerà la costruzione di quattro unità.

Nell'ambito di tale intesa, in data 15 aprile 2026 la Società ha annunciato l'assegnazione alla controllata statunitense Fincantieri Marine Group (FMG) di un contratto da 30 milioni di dollari per l'acquisizione di materiali e per le attività di ingegneria relative alle prime quattro unità del programma Medium Landing Ship (LSM).

Tale processo consentirà di avviare la costruzione delle unità già nel quarto trimestre del 2026.

9) 35 unità Lsm colmeranno il vuoto tra i mezzi da sbarco a corto raggio della Marina e le navi anfibia più grandi ?

Le informazioni richieste non risultano direttamente riferibili a decisioni strategiche della Società. Pertanto, la domanda non può essere considerata pertinente rispetto alle materie all'ordine del giorno dell'Assemblea.

10) Bollinger si è aggiudicata un contratto per supportare le attività di approvvigionamento a lungo termine e di progettazione ingegneristica della prima Lsm. Delle prime cinque, quattro saranno realizzate da Fincantieri Marinette Marine nei cantieri in Wisconsin mentre una sarà costruita da Bollinger Shipyard. Il contratto base prevede l'opzione per altre tre: spetterà al supervisore del programma (il vessel construction manager individuato dalla Marina) valutare la strategia migliore per la costruzione di questi tre ulteriori mezzi ?

Si rimanda a quanto comunicato dalla US Navy in data 18 febbraio 2026. Ulteriori informazioni sul programma LSM che non risultino direttamente riferibili alla Società alla data corrente non sono considerabili pertinenti all'ordine del giorno dell'Assemblea.

11) A giugno è previsto il finanziamento dell'ultimo grande lotto, composto da 25 unità. Fincantieri Marinette Marine è in corsa per tutte le assegnazioni previste dal programma ? come ?

Si rimanda a quanto comunicato dalla US Navy in data 18 febbraio 2026. Ulteriori informazioni sul programma LSM che non risultino direttamente riferibili alla Società alla data corrente non sono considerabili pertinenti all'ordine del giorno dell'Assemblea.

12) Secondo l'accordo raggiunto tra la Us Navy e Fincantieri Marinette Marine (Fmm), il cantiere del Wisconsin completerà: le due fregate Constellation (FFG-62) e Congress (FFG-63), ma le quattro fregate successive – già finanziate dal Congresso, ma non ancora avviate – saranno cancellate. L'intesa prevedeva, per le quattro fregate non più incluse, un indennizzo e la previsione di nuovi ordini da parte della Marina statunitense, orientata verso unità navali più leggere come le LSM. Il Congresso ha aggiunto 800 milioni di dollari al nuovo programma per aiutare Marinette Marine a passare dal suo lavoro sulla Constellation a quello sulla Lsm ?

Per informazioni relative agli ordini ricevuti dal Gruppo Fincantieri si rimanda al sito internet della Società (www.fincantieri.com), e in particolare ai comunicati stampa pubblicati nella sezione "News

Room – Comunicati Stampa”, e ai documenti pubblicati nella sezione “Investor Relations – Dati, documenti e Financial highlights”.

13) Dei cinque miliardi di dollari di backlog dell'accordo originario, tre miliardi risultano confermati con la costruzione di due fregate, già in realizzazione negli impianti Fincantieri in Wisconsin. Un miliardo era stato indicato a titolo di risarcimento, mentre il restante miliardo sarebbe stato compensato attraverso nuovi ordini da parte della stessa US Navy. Ci sono state le commesse per la difesa navale per 5 miliardi di euro entro sei mesi ?

Per informazioni relative agli ordini ricevuti dal Gruppo Fincantieri si rimanda al sito internet della Società (www.fincantieri.com) e in particolare ai comunicati stampa pubblicati nella sezione “News Room – Comunicati Stampa”, e ai documenti pubblicati nella sezione “Investor Relations – Dati, documenti e Financial highlights”.

14) 1,9 miliardi di euro di investimenti «interamente autofinanziati» per cosa ?

Per informazioni relative al Piano Industriale 2026-2030 si rimanda alla sezione “Investor Relations – Strategia” del sito internet della Società (www.fincantieri.com).

15) Quando ci sarà il ritorno del dividendo ? Perché ?

La significativa generazione di cassa prevista dal Piano Industriale 2026-2030 consentirà alla Società di valutare l'avvio di un piano di distribuzione di dividendi a partire dal 2028, sulla base dei risultati dell'esercizio 2027, soggetto ad approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione. Per ulteriori informazioni relative al Piano Industriale 2026-2030 si rimanda alla sezione “Investor Relations – Strategia” del sito internet della Società (www.fincantieri.com).

16) Gli ordini acquisiti hanno raggiunto la cifra record di «circa 60 miliardi di euro». Il nuovo Piano Industriale prevede «l'espansione accelerata dell'underwater, ovvero il comparto sottomarino, lo sviluppo del portafoglio prodotti nel business non convenzionale, la crescita tecnologica nel business offshore, ovvero navi per interventi in acque profonde, e la profittabilità del business delle navi da crociera». Una strategia che si articola su 4 direttrici. «Potenziamento della capacità produttiva - prosegue il manager - incremento della produttività, continuazione dei progetti strategici sull'evoluzione di prodotti e di processi costruttivi e crescita nei servizi e componentistica. QUALE ?

La domanda non è formulata in modo chiaro.

17) «circa 250 milioni di euro legati ad un possibile raddoppio della produzione offshore in Vietnam». Cioè ?

Per informazioni relative al Piano Industriale 2026-2030 si rimanda alla sezione “Investor Relations – Strategia” del sito internet della Società (www.fincantieri.com).

18) Per cosa la proroga fino al 2030 di un finanziamento concesso a Virgin Cruises ?

In data 15 dicembre 2025, Fincantieri ha comunicato di aver concordato la proroga della scadenza di un finanziamento, assistito da garanzia reale, concesso a favore di VC Ship Four Ltd, controllata da Virgin Cruises Intermediate Ltd., in concomitanza con la consegna di una nave avvenuta a dicembre 2023, il cui rimborso era originariamente previsto entro dicembre 2025.

La proroga è parte integrante di una serie di operazioni finanziarie concluse dall'armatore in seguito al significativo miglioramento della performance operativa del gruppo originariamente impattata dalle conseguenze della pandemia Covid 19.

Fincantieri ha concesso una proroga della scadenza ultima del finanziamento fino a settembre 2030, a fronte di (i) un pagamento immediato che, unito alle rate di ammortamento incassate nel corso del 2024 e del 2025, ne riducono l'importo residuo ad euro 495 milioni, con un parziale ammortamento per euro 120 milioni tra il 2027 ed il 2029, (ii) il miglioramento del portafoglio di garanzie a copertura del credito e (iii) un adeguamento delle altre condizioni del Finanziamento come il tasso di interesse.

19) Il 10 aprile è partita dal porto di Shanghai la Pyxis Ocean, la prima nave cargo commerciale dotata di vele rigide automatizzate, gestite da intelligenza artificiale. Un passo epocale per la logistica internazionale e una speranza concreta per abbattere le emissioni del trasporto via mare. Il ritorno del vento... in chiave smart Non si tratta di nostalgiche vele in tessuto, ma di "WindWings", ali rigide alte 37 metri progettate dall'azienda britannica BAR Technologies, derivata dall'ex team di ingegneri di America's Cup. A differenza delle vele tradizionali, le WindWings sono simili a giganteschi flap da aereo in verticale, capaci di orientarsi automaticamente in base a vento, rotta e consumi ottimali. Ma la vera novità è nel sistema di gestione intelligente: un software basato su intelligenza artificiale calcola in tempo reale come massimizzare la spinta e ridurre il consumo di carburante. Con fino al 30% di risparmio di CO₂ su ogni traversata. Una rivoluzione silenziosa (e gigantesca) La Pyxis Ocean, lunga 229 metri, è una nave portacontainer standard. L'esperimento, però, è tutto fuorché simbolico: l'obiettivo è replicare questa tecnologia su migliaia di navi, iniziando da quelle già operative. Le ali rigide possono essere montate su cargo esistenti in fase di retrofit, senza dover costruire nuove imbarcazioni da zero. Questo rende il progetto non solo tecnologicamente ambizioso, ma economicamente e logisticamente realizzabile, con un impatto potenziale enorme sull'intera catena dei trasporti globali. Il settore marittimo e la sfida ambientale Il trasporto marittimo rappresenta quasi il 3% delle emissioni globali di CO₂, più di quelle emesse dall'intero Brasile. Fino a oggi, le grandi navi si sono affidate a combustibili pesanti e poco regolamentati. Ma la crescente pressione normativa – in particolare dall'Unione Europea e dall'IMO (International Maritime Organization) – sta spingendo il settore a innovare. Tra soluzioni studiate: carburanti alternativi (come l'ammoniaca verde), motori elettrici ibridi e... il ritorno del vento. In un mondo alla ricerca di energia pulita, il più antico dei motori naturali potrebbe rivelarsi l'alleato del futuro. Il futuro: migliaia di navi spinte dal vento Secondo gli analisti, entro il 2030 potremmo vedere oltre 10.000 navi dotate di ali rigide o vele intelligenti, specialmente tra le rotte oceaniche commerciali più lunghe. Diverse aziende, tra cui Cargill, Mitsui OSK Lines e Maersk, stanno già finanziando progetti simili. La Pyxis Ocean è quindi solo l'inizio. Non si tratta più di prototipi, ma di soluzioni reali pronte per l'uso commerciale, nate dalla combinazione tra tradizione marinaresca e tecnologie all'avanguardia. Fincantieri che programmi ha ?

La Wind Assisted Propulsion è una tecnologia attualmente allo studio da parte della Società, la quale condivide che possa essere una delle soluzioni che concorrerà alla riduzione delle emissioni del settore marittimo. Tuttavia, le navi da crociera presentano diverse sfide aggiuntive rispetto alle navi cargo per l'installazione di questa soluzione, a partire dal fatto che sulle navi da crociera non c'è lo spazio che c'è su una nave cargo, in particolare su una bulk carrier, poiché ci sono diversi ponti sopra lo scafo dove sono collocate le cabine dei passeggeri. Questo pone diversi temi da indirizzare, sia in termini di sicurezza dei passeggeri, considerando le grosse vele che si muovono, abbattano, etc., sia in termini di sacrificio di volume di bordo, attualmente fonte di ricavi per l'armatore, a favore delle vele.

20) Quanto investiremo in Idrogeno verde ?

Fincantieri non ha al momento intenzione di investire direttamente in produzione di idrogeno verde, in quanto il suo ruolo è di integratore tecnologico che abilita l'utilizzo dell'idrogeno, così come di altri tipi di carburanti alternativi, a bordo delle navi, indipendentemente dalla forma di energia con cui questi sono stati prodotti. Fincantieri è comunque coinvolta in interlocuzioni con altri stakeholder (fra cui armatori, produttori di carburanti, società di classifica) per supportare lo sviluppo di un ecosistema che abiliti la transizione energetica del settore marittimo.

21) Le navi alimentate a idrogeno sfruttano celle a combustibile (fuel cell) per convertire l'idrogeno in elettricità, producendo solo vapore acqueo come emissione. Il processo prevede: Stoccaggio: l'idrogeno, prodotto da elettrolisi dell'acqua usando energia rinnovabile, viene compresso e immagazzinato in tank speciali a bordo. Fuel cell: l'idrogeno reagisce con l'ossigeno dell'aria in celle a combustibile, generando corrente continua. Motori elettrici: l'energia elettrica alimenta motori di propulsione e sistemi di bordo (elettrificazione completa). Questo schema garantisce altissima efficienza (oltre il 60 % contro il 40 % dei motori diesel tradizionali) e zero emissioni inquinanti. I primi prototipi e le rotte pilota, nel 2025 stanno entrando in assetto operativo i primi prototipi: HySHIP, sviluppata dal cantiere norvegese Ulstein, ha completato la prima traversata costiera di prova tra Bergen e Stavanger con un carico di merci leggere. AquaLiner, progetto europeo coordinato da Fincantieri, ha inaugurato la rotta pilota tra Trieste e Barcellona, dimostrando autonomia di oltre 500 km. Entrambe le navi hanno dimostrato la capacità di rifornirsi in porti attrezzati con stazioni di rifornimento a idrogeno e di sottoporsi a manutenzione in banchina senza particolari accorgimenti rispetto alle unità convenzionali. Vantaggi : Riduzione drastica delle emissioni. Silenziosità operativa: motori elettrici che garantiscono comfort e minor impatto acustico. Incentivi e regolamentazioni: l'UE ha stanziato fondi per infrastrutture portuali a idrogeno e sgravi fiscali per armatori "green" ?

La Commissione europea mette a disposizione una serie di strumenti, anche di natura finanziaria, a supporto delle iniziative di decarbonizzazione dell'ecosistema marittimo europeo lungo l'intera catena del valore. In tale contesto, la Strategia per l'industria marittima europea, adottata dalla Commissione europea nel marzo 2026, include uno specifico approfondimento sull'accesso agli strumenti finanziari e sugli investimenti destinati al settore.

22) Costo dell'idrogeno verde: ancora superiore rispetto ai combustibili tradizionali, ma in calo se venisse prodotto direttamente a bordo delle navi . Ci state investendo per evitare

investimenti consistenti per dotare i porti principali di elettrolizzatori e stazioni di compressione ?

La Società non prevede, al momento, investimenti in tecnologie per la produzione di idrogeno a bordo, considerando tali soluzioni non sostenibili e non scalabili, fermo restando un approccio aperto e dinamico alla continua valutazione delle tecnologie emergenti.

23) Dare voce all’oceano, rendendo possibile la raccolta di dati sottomarini su larga scala e ad alta densità, in tempo reale e nel pieno rispetto degli ecosistemi: è questa la missione di WSense. Basate su tecnologie brevettate, le sue soluzioni utilizzano le onde acustiche multi-frequenza e tecnologie ottiche senza fili, permettendo comunicazioni wireless sottomarine in tempo reale, affidabili e sicure, senza impattare sui fondali. Un “Wi-Fi sottomarino” per collegare robotica, sensori, attuatori e subacquei professionisti in un unico ecosistema di comunicazione unificato, e fornire supporto al controllo del dominio sottomarino e alla protezione delle infrastrutture critiche. WSense conta oggi su una squadra di oltre 80 ingegneri e ricercatori. Ha uffici in Italia, Norvegia e Regno Unito, e dipendenti in Francia ed Emirati Arabi. Annovera tra i propri clienti il Ministero della Difesa Italiano, la Marina Militare, il National Center for Wildlife, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), l’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), Enea, Terna, AkerBP, A2A, ENI. Ha partnerships con aziende come Leonardo, Saipem, Alcatel Submarine Networks e, appunto, Fincantieri. Ad oggi, WSense ha trasmesso in tempo reale più di 2,5 milioni di dati oceanici con oltre 50 parametri. Quali piani di sviluppo su WSense oltre alla raccolta, in tempo reale e in continuo, di dati affidabili su diverse classi di parametri relativi al fondale e alla colonna d’acqua: intensità e direzione delle correnti, qualità e torbidità dell’acqua, biodiversità, rumore sottomarino, fino alla stabilità di elementi strutturali ?

Wsense è coinvolta nei programmi di evoluzione della soluzione DEEP che prevede l’implementazione di una infrastruttura di rete subacquea non cablata (*wireless*) in grado di connettere nodi fissi sul fondale marino e nodi mobili (e.g. veicoli *unmanned*) al fine di supportare le comunicazioni necessarie per le attività di sviluppo, manutenzione e protezione delle infrastrutture critiche subacquee oltre che quelle di monitoraggio ambientale dell’ecosistema marino. Alcune soluzioni sono in fase di validazione in ambiente rilevante in mare con piani di dispiegamento su casi d’uso associati a infrastrutture critiche.

Per ulteriori informazioni si rimanda al comunicato stampa pubblicato in data 5 febbraio 2026.

24) Verranno sviluppati i sistemi avanzati di monitoraggio e early warning, fondamentali per aumentare sicurezza, predittività e controllo nelle attività portuali, come dragaggi, dighe foranee e opere di difesa?

Uno dei segmenti principali cui la Società punta nell’ambito underwater è certamente quello della sicurezza, sorveglianza e protezione delle infrastrutture critiche. La soluzione DEEP lanciata ad ottobre 2025 integra tecnologie di *early warning* attive e passive, puntuali e distribuite per rispondere ai requisiti emergenti. In ottica *dual use*, queste tecnologie abilitano anche un quadro situazionale più completo grazie alla collezione e valorizzazione di una mole significativa di dati relativi ai differenti domini incluso quello subacqueo, più difficilmente osservabile. Tale caratteristica, consente inoltre un miglioramento dei livelli di sicurezza anche in termini di *safety* per lo svolgimento di tutte le operazioni portuali.

In virtù dell'accordo di collaborazione siglato lo scorso dicembre, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime e WSense, scale-up specializzata nello sviluppo di tecnologie basate su protocolli di comunicazione subacquea e sistemi avanzati di monitoraggio ambientale e strutturale, lavoreranno congiuntamente per implementare, nelle principali opere marittime e portuali, le tecnologie WSense per la raccolta, in tempo reale, di dati affidabili su diverse classi di parametri relativi al fondale e alla colonna d'acqua: intensità e direzione delle correnti, qualità e torbidità dell'acqua, biodiversità, rumore sottomarino, fino alla stabilità di elementi strutturali. Queste capacità abilitano l'Internet of Underwater Things (IoUT) e la realizzazione di sistemi avanzati di monitoraggio ed early warning, fondamentali per aumentare sicurezza, predittività e controllo nelle attività portuali, come dragaggi, dighe foranee e opere di difesa.

L'applicazione dell'IoUT rappresenta un passo decisivo verso porti più sicuri, intelligenti e sostenibili.

Inoltre, la partnership si inserisce in un percorso condiviso di promozione della sostenibilità ambientale, attraverso strumenti progettati per monitorare l'impatto delle infrastrutture sugli ecosistemi circostanti e per supportare, grazie all'analisi dei parametri sensibili, decisioni progettuali sempre più responsabili e consapevoli

25) E' stata formalizzata la partecipazione del Gruppo a un investimento nella scaleup, sottoscrivendo un prestito convertibile in equity da 2,5 milioni di euro, con possibilità di incremento di ulteriori 2,5 milioni. E' la premessa di una acquisizione ?

L'investimento in WSense, eccellenza italiana all'avanguardia nello sviluppo di soluzioni innovative per le reti wireless e i sistemi di monitoraggio e sorveglianza sottomarini, è un ulteriore tassello nella strategia di Fincantieri nell'Underwater, rafforzando in particolare il presidio delle tecnologie critiche per la comunicazione subacquea, un segmento sempre più rilevante anche in chiave duale.

Per ulteriori informazioni sull'operazione e sulla partnership con Wsense si rimanda ai comunicati stampa pubblicati sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) e al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

26) Causa negli Stati Uniti per Fincantieri. che porta davanti a una corte dell'Ohio il gruppo Owens Corning, con l'accusa di aver venduto «fraudolentemente» dei pannelli antincendio «non sicuri» che erano stati realizzati dalla sua controllata finaldese Paroc. I danni sono stati stimati in oltre 100 milioni di dollari, perché Fincantieri ha dovuto ritardare la consegna di alcune navi e ha dovuto sostituire gli stessi pannelli su altre imbarcazioni già in navigazione. Il dossier legale che coinvolge la controllata Paroc nell'estate 2023 i pannelli isolanti prodotti dalla Paroc fallirono i test effettuati dalle autorità marittime danesi, tanto da costare quelle certificazioni essenziali per la navigazione in Europa: erano capaci di resistere alle fiamme solo 45 minuti, contro i 60 richiesti dalla normativa comunitaria. A pagarne il conto fu anche la nuova nave da crociera Msc Explora I, una città sul mare da 248 metri realizzata da Fincantieri: il varo saltò all'ultimo minuto, spostato di tre settimane proprio per permettere la sostituzione dei pannelli ignifughi considerati non più adeguati per garantire la sicurezza di

passaggeri ed equipaggio. Secondo quanto ricostruito, in quell'occasione Fincantieri ha individuato pannelli dello stesso tipo su una decina di altre navi, civili e militari, comprese alcune già in mare: in tutti i casi, i materiali sono stati sostituiti, ma con ritardi nelle consegne e strascichi con i clienti. Danni per 100 milioni chiesti come risarcimento ai giudici statunitensi. A che punto e' la causa ?

In data 17 luglio 2025, Fincantieri ha promosso un'azione giudiziale nei confronti di Owens Corning davanti alla Corte Distrettuale dell'Ohio. Su invito del giudice le parti hanno avviato una procedura di mediazione che al 31 dicembre 2025 risultava ancora in corso.

27) Sviluppi per quanto riguarda la gara per la fornitura dei sottomarini alla Marina militare polacca ?

In data 26 novembre 2025, il governo polacco ha comunicato di aver selezionato la Svezia come Paese di prima scelta per il programma ORKA. Ulteriori sviluppi concernenti il programma non risultano direttamente riferibili alla Società alla data corrente e non sono possono pertanto essere considerati pertinenti all'ordine del giorno dell'Assemblea.

28) Fincantieri, in due memorandum che riguardano la costruzione di imbarcazioni e l'implementazione di sistemi di cybersicurezza per le navi, ha aperto una sussidiaria in Arabia Saudita, la Fincantieri Arabia for Naval Services. Perché?

Fincantieri Arabia for Naval Services è una società controllata da Fincantieri, istituita nel 2024 per consolidare la presenza del gruppo italiano in Arabia Saudita e contribuire agli obiettivi del programma Vision 2030 del Regno.

Per ulteriori informazioni si rimanda ai comunicati stampa pubblicati sul sito internet della Società (www.fincantieri.com).

29) A che punto è lo sviluppo di Zeus? Per cogliere le opportunità bisogna saper essere nel posto giusto, al momento giusto: Fincantieri lo sa e consolida la sua presenza a San Francisco (Usa), città-simbolo dell'innovazione di frontiera nel mondo. La società italiana, tra i leader globali nella costruzione di navi ad alta intensità tecnologica, apre una Innovation Antenna al Mind the Bridge Innovation Center in California. Una scelta presa per esplorare nuovi trend e sviluppare soluzioni innovative nell'ambito delle tecnologie dual-use, quelle innovazioni che sono applicabili sia in settori civili che militari. Fincantieri con la stessa Mind The Bridge ha pubblicato un rapporto sulle tecnologie Dual-Use che per la prima volta mappa un settore in forte espansione. L'analisi, che ha preso in esame oltre 60mila startup nei 47 paesi Nato e alleati occidentali, ha evidenziato che tra loro circa il 25% sviluppa tecnologie Dual-Use: 15.260 società. Attualmente, rileva lo studio, solo il 5% delle startup Dual-Use ha implementato tecnologie anche per il settore difesa, evidenziando un enorme potenziale ancora inespresso: 170 sono attive dalla fondazione nel settore militare, mentre altre 715, inizialmente focalizzate su soluzioni civili, hanno svolto verso la difesa per allargare il loro orizzonte di business. Il report evidenzia inoltre che in paesi come Israele, i tassi di conversione da civile a militare superano il 60%, una tendenza che potrebbe ripetersi in altre regioni. Il Defense-Tech diventa un obiettivo strategico più importante per gli investitori". Noi quanto ci investiamo ?

La nave Zeus e l'Innovation Antenna a San Francisco non sono attività collegate tra loro.

Zeus (Zero Emission Ultimate Ship), la prima nave a idrogeno progettata dal Gruppo Fincantieri, è stata varata nel 2022 presso lo stabilimento di Castellammare di Stabia. Il Gruppo sta attualmente valutando richieste di utilizzo da parte di università e centri di ricerca.

In data 19 marzo 2026 si è svolto il varo di "Viking Libra", la prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno stoccato a bordo, sia per la propulsione sia per l'energia di bordo. L'unità attualmente è in costruzione nello stabilimento di Ancona, con consegna prevista alla fine del 2026.

Progettata per la sostenibilità, la nave navigherà e opererà a zero emissioni, potendo accedere anche ad aree ecologicamente sensibili. Questo nuovo sistema di propulsione a idrogeno, unito alla tecnologia avanzata delle celle a combustibile, produrrà fino a sei megawatt di potenza, fissando un nuovo standard per la decarbonizzazione del settore.

Anche la successiva nave di Viking, la "Viking Astrea", in costruzione ad Ancona e in consegna nel 2027, sarà alimentata a idrogeno.

Per quanto riguarda la seconda parte della domanda, il Gruppo persegue l'obiettivo di esplorare nuovi trend e sviluppare soluzioni innovative nel quadro delle tecnologie Dual-Use, in ambiti di sviluppo quali l'intelligenza artificiale, la cyber security, l'automazione e la robotica: settori in cui la convergenza tra applicazioni civili e militari è particolarmente marcata.

Con iniziative come l'Innovation Antenna di San Francisco, Fincantieri mira ad accrescere ulteriormente l'esposizione all'ecosistema di innovazione più attivo al mondo e le collaborazioni con realtà innovative internazionali in tutti i settori in cui essa opera.

Per informazioni relative ai costi di Ricerca e Sviluppo si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2025" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

30) Viking Libra firmata da Fincantieri e Viking sarà la prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno stoccato a bordo: sia per la propulsione che per la generazione di energia elettrica a bordo. La Viking Libra è in costruzione ad Ancona nel cantiere Finncantieri. Il varo è previsto a fine 2026. La Viking Libra ospiterà a bordo 1000 passeggeri e genererà 6 MW di potenza Non è una barchetta o gli interessanti prototipi finanziati con soldi pubblici o varati da creativi team universitari composti da giovani ingegneri. Vediamo i numeri di Viking Libra: stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, lunghezza di 239 metri potrà ospitare fino a 998 persone in 499 cabine. In una nota Fincantieri sottolinea: «Un nuovo sistema di propulsione a idrogeno di ultima generazione che, combinato con una tecnologia avanzata a celle a combustibile, sarà in grado di generare fino a sei megawatt di potenza, stabilendo un nuovo standard per gli sforzi di decarbonizzazione del settore». In cantiere anche Viking Astrea, sempre ad idrogeno Dopo Viking Libra, sarà varata Viking Astrea. In costruzione sempre ad Ancona, consegna prevista nel 2027, sarà alimentata anche questa ad idrogeno. La tecnologia per ottimizzare è frutto del contributo di Isotta Fraschini Motori (IFM), controllata di Fincantieri specializzata in tecnologie avanzate a celle a combustibile, che fornirà

soluzioni su misura per “Viking Libra”. La nave sarà dotata di «soluzioni inedite per il carico e lo stoccaggio dell'idrogeno direttamente a bordo», grazie a un sistema «containerizzato pensato per superare le attuali criticità della catena di approvvigionamento». L'idrogeno alimenterà un sistema di celle a combustibile a «membrana elettrolitica polimerica (PEM), specificamente ottimizzato per le operazioni crocieristiche, progettato e realizzato da IFM». Ma non è finita qui, altre 4 navi: 2 nel 2031 Fincantieri e Viking hanno inoltre annunciato la firma di un accordo per la costruzione di due nuove navi da crociera con consegna nel 2031, più un'opzione per ulteriori due unità. Le nuove unità si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. «Viking ha preso la decisione responsabile di investire nell'idrogeno, che rappresenta una vera soluzione a zero emissioni». Zeus di Fincantieri alimentata a idrogeno Un percorso iniziato con Zeus Il percorso dell'alimentazione a idrogeno nella nautica per Fincantieri è iniziata anni fa. Ne abbiamo scritto nel 2021 con Zeus ([leggi qui](#)). La sigla si traduce con Zero Emission Ultimate Ship a indicare il laboratorio galleggiante per la sperimentazione dell'alimentazione a idrogeno. n«Vogliamo ridurre le emissioni su navi, yacht e traghetti». Queste le parole pronunciate allora e oggi si sono trasformate in commesse importanti dal punto di vista finanziario. UN buon business: visto che l'accordo siglato è compreso tra 500 milioni e 1 miliardo di euro. C'è da capire che tipologia di idrogeno sarà stoccato a bordo? E come e chi lo produrrà? Anche la produzione è a bordo? Posso essere inviati al varo gli azionisti?

L'idrogeno a bordo delle navi Viking in oggetto sarà caricato e stoccato in forma liquida all'interno di serbatoi containerizzati tecnologicamente molto avanzati. La fornitura dell'idrogeno è gestita direttamente dall'armatore, senza un coinvolgimento da parte di Fincantieri. Non è prevista produzione di idrogeno a bordo.

Per quanto riguarda il varo di Viking Libra, si segnala che questo è avvenuto in data 19 marzo 2026.

In generale, gli stabilimenti produttivi del Gruppo Fincantieri non sono luoghi aperti al pubblico e le cerimonie di varo e di consegna nave che si tengono al loro interno non sono rivolte ad un pubblico indistinto. L'azienda, a seconda della tipologia di evento, può decidere di invitare soggetti che rientrano in determinate categorie, tra le quali, ad esempio, vi sono dipendenti, autorità o rappresentanti istituzionali, oltre a giornalisti della stampa accreditata.

31) «il portafoglio ordini ha superato i 50 miliardi di euro, garantendo visibilità per i prossimi dieci anni nei cantieri», ha evidenziato Folgiero. L'outlook per il settore marittimo elaborato da Bain & Company per conto di Fincantieri, Eni e Rina ha identificato tre possibili scenari basati su diversi livelli di ambizione nella decarbonizzazione, sul progresso tecnologico e sulla disponibilità di combustibili e infrastrutture. Le previsioni suggeriscono che la transizione sarà più rapida in Europa e Nord America, dove si prevede un significativo passaggio dai combustibili fossili ai biocarburanti, al biodiesel e al biogas nel periodo 2030-2040. Al contrario, nell'area Asia-Pacifico e nel resto del mondo, l'uso di combustibili fossili e di gas naturale liquefatto continuerà a essere predominante. Il successo della transizione dipenderà in larga parte dalla capacità dei porti di adattarsi alle nuove esigenze. Saranno necessari investimenti significativi per sviluppare infrastrutture in grado di supportare i nuovi combustibili. Solo nell'Ue si stima che l'adeguamento delle infrastrutture richiederà fino a 24 miliardi di euro. Giuseppe Ricci, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Industrial Transformation di Eni, il biocarburante HVO (da idrogenazione di grassi di scarto; ndr) ha

ricordato che «si distingue per la possibilità di essere utilizzato in purezza senza modifiche ai motori navali esistenti», mentre «l'ammoniaca e l'idrogeno richiedano ingenti investimenti nelle infrastrutture portuali e ampie superfici per lo stoccaggio». Il ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, ha ricordato come l'Italia abbia investito 3,5 miliardi per contribuire al raggiungimento dei target di produzione di 20 milioni di tonnellate di idrogeno in Ue entro il 2030. Ma un altro problema è considerare «il Mediterraneo un unico mare: se una nave attracca a Gioia Tauro non può pagare il 50% in più rispetto a un identico approdo a Tangeri». Perché paga di più?

La domanda non è pertinente rispetto al business di Fincantieri e alle materie all'ordine del giorno dell'Assemblea.

32) I nuovi ordini acquisiti nel 2024 sono a livelli record, 15,4 miliardi, cioè più del doppio rispetto al 2023. Cifre che si traducono in lavoro assicurato fino al 2036, se si considera anche la grande commessa per le 4 mega navi da crociera della Norwegian Cruise Line Holdings Ltd, la cui contabilità figurerà nel primo quadrimestre 2025. La guidance per il 2025 prevede una nuova accelerazione del processo di deleveraging. Cioè'?

La domanda si riferisce a un tema non attuale (guidance 2025) e pertanto non risulta pertinente all'ordine del giorno dell'Assemblea.

Si evidenzia tuttavia che l'indicatore alternativo di performance utilizzato da Fincantieri per misurare il processo di deleveraging è il rapporto tra Posizione Finanziaria Netta (in configurazione ESMA o adjusted) ed EBITDA. Per maggiori informazioni sui risultati finanziari del 2025 si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

33) Strategicamente, si consolida la presenza nel segmento underwater con la Wass e la Remazel e i rapporti con il Medio Oriente dove è stato firmato un accordo con Edge per sviluppare soluzioni avanzate per sistemi subacquei negli Emirati Arabi attraverso la joint venture Maestral. Che tipo ?

Si rimanda al comunicato stampa, pubblicato sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) in data 24 febbraio 2025, relativo al Memorandum of Understanding firmato da Fincantieri ed EDGE Group, finalizzato allo sviluppo di soluzioni subacquee.

34) Il gruppo oggi fattura 8,1 miliardi di euro, 4 nel settore delle crociere e 1,5 nel campo dell'offshore: il settore difesa oggi ne vale 2,5 e si dà per assodato che nei prossimi anni cresca in maniera considerevole grazie soprattutto a Medio Oriente e Sud est asiatico. E lo stesso vale per l'India «che punta a diventare la potenza manifatturiera navale alternativa a Cina e oggi punta a rappresentare l'industria pesante del futuro. Che rapporti di aggregazione abbiamo in India e Cina ?

Non è chiaro cosa si intenda per rapporti di aggregazione.

La Cina non è considerata un mercato target per il conseguimento degli obiettivi di crescita del Piano Industriale del Gruppo.

L'India, una delle principali superpotenze mondiali, rappresenta uno degli interlocutori di riferimento nel contesto Indo-Pacifico che a sua volta è uno dei principali snodi dell'ordine marittimo. In questo contesto, Fincantieri è già presente con una società e con una serie di partnership con i principali operatori locali, come i cantieri Cochin Shipyard e Mazagon Dock Limited. La società è quindi già ben posizionata per cogliere le opportunità che potranno emergere da questo contesto, già a partire dai programmi di sviluppo della cantieristica locale promossa dal governo indiano e dal rafforzamento della Via del Cotone, che potranno andare anche oltre la mera costruzione navale ed estendersi anche allo sviluppo congiunto di soluzioni complete – di superficie e underwater – a sostegno del ruolo dell'India come security provider. Inoltre, a dicembre 2025, Fincantieri, tramite la società controllata Wass Submarine Systems, si è aggiudicata un contratto per la fornitura di siluri pesanti Black Shark Advanced (BSA), destinati ai sei sommergibili classe Scorpène in servizio presso la flotta indiana per un valore complessivo di oltre 200 milioni di euro.

35) Di fronte al piano europeo di riarmo, proprio in questi giorni, Fincantieri ha avviato un confronto anche col ministero della Difesa per capire quali sono i vincoli e le opportunità per accelerare i programmi di investimento anche aumentando la capacità produttiva dedicata al militare, anche se il gruppo (come risulta dall'ultimo bilancio, che peraltro segna il ritorno all'utile con un anno di anticipo) ha fatto il pieno di ordini ed ha lavoro per i prossimi dieci anni. «si tratta di allineare i requisiti ed evitare di fare la corvetta francese, quella italiana o tedesca, la corvetta greca o quella spagnola. È un po' come è successo nell'automotive, dove ad un certo punto hanno iniziato a condividere almeno gli chassis. Tra Italia e Francia abbiamo una joint venture che si chiama Naviris dove stiamo portando avanti su input della Marina Militare Italiana il progetto di corvetta europea ben prima dello scoppio della crisi militare e geopolitica, ed in questo progetto stiamo mettendo a bordo insieme alla Francia anche Spagna e Grecia. Quante ne faremo ? per quale valore ?

Alla data odierna, gli impegni espressi dalle Nazioni partecipanti al programma risultano pari a 6 unità per la Spagna, 4 unità per l'Italia e 6 unità per la Francia. Le principali differenze tra i Paesi, ad oggi, riguardano le tempistiche di formalizzazione (commitment) e di contrattualizzazione delle unità. La Grecia, pur avendo confermato il proprio interesse a partecipare al programma, presenta un livello di impegno inferiore rispetto agli altri Paesi.

Il valore complessivo dei contratti è ancora in fase di definizione.

36) Per la parte subacquea, che nella nuova dottrina militare avrà un ruolo sempre più preponderante, noi siamo deframmentatori tra Italia e Germania, visto che da 25 anni condividiamo la realizzazione di sommergibili. Ed in più, se mai servisse, siamo anche dei deframmentatori transatlantici, visto che le fregate in costruzione negli Stati Uniti sono derivate dalle nostre garantendo così quella interoperabilità e intercambiabilità richiesta dalla dottrina Nato». Il piano industriale di Fincantieri stima 20 miliardi di euro di opportunità sul mercato per le navi militari entro il 2027, con un focus particolare in Medio Oriente e Sud Est asiatico. Cioè ?

Si segnala che in data 16 dicembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di Fincantieri ha approvato il nuovo Piano Industriale 2026-2030, presentato nel corso del Capital Markets Day del 12 febbraio 2026. Per ulteriori dettagli sul Piano Industriale 2026-2030 si rimanda alla sezione "Investor Relations" del sito internet della Società (www.fincantieri.com).

37) *"Il nucleare con reattori più piccoli consente di essere utilizzato non solo su sommergibili e portaerei, ma anche sulle navi più piccole come incrociatori o, addirittura, le Fregate. Questa innovazione ci renderebbe unici al mondo". Lo ha detto Pierroberto Folgiero, a.d. e d.g. di Fincantieri, intervenendo alla tavola rotonda "Energia nucleare sostenibile: dialogo con l'industria italiana" promossa da Confindustria Udine e Newcleo. Folgiero in questo senso ha fatto riferimento al progetto Minerva che "ha l'obiettivo valutare la fattibilità dell'integrazione di reattori nucleari di nuova generazione sulle navi militari" "Nella visione di Fincantieri il nucleare navale rappresenta un percorso parallelo al nucleare a terra. Il nostro impegno per il 2025 sarà quello di dare crescente visibilità ai progetti sul nucleare a mare". Se si investe nell'H2 che senso ha l'installazione di piccoli reattori nucleari di quarta generazione (Smr) come motori in un trend di lungo termine? È quanto rispetto all' H2? È stato fatto da, Pierroberto Folgiero, su richiesta di Eni e Rina, oltre che del Governo?*

La domanda non è formulata in modo chiaro.

Fincantieri persegue una strategia e obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti che richiedono lo studio e lo sviluppo di diverse tecnologie per rispondere efficacemente alle esigenze delle molteplici tipologie di navi costruite dal Gruppo.

Grazie alla sua alta densità energetica, il nucleare di nuova generazione costituisce una tecnologia ad alto potenziale nella visione di lungo periodo nel panorama tecnologico Carbon-free.

Idrogeno e nucleare rappresentano tuttavia soluzioni di generazione di potenza molto diverse tra loro in termini di caratteristiche, potenze erogabili, profili operativi e di conseguenza di ambiti applicativi, risultando quindi difficilmente intercambiabili.

38) *Fincantieri mette a segno la commessa più rilevante della sua storia, che assicura lavoro per dieci anni. Fincantieri ha annunciato oggi che la Lettera di Intenti firmata con Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (NCLH) e annunciata l'8 aprile 2024, si è trasformata in un ordine per la costruzione di 4 nuove navi da crociera, destinate al brand Norwegian Cruise Line (NCL). Il valore della commessa, soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è stato definito come molto importante¹ Con una stazza lorda di circa 226.000 tonnellate, le nuove unità saranno le più grandi mai realizzate per NCL. Le navi saranno costruite presso lo stabilimento di Monfalcone con la prima unità in consegna nel 2030 e le altre a seguire nel 2032, 2034 e 2036. Con oltre 5.100 posti letto, le navi potranno ospitare oltre 8.300 persone, personale incluso. Progettate secondo i più elevati standard di comfort e tecnologia, queste navi offriranno un'esperienza di bordo all'avanguardia e integreranno soluzioni innovative per la sostenibilità ambientale, riducendo l'impatto ecologico e migliorando l'efficienza energetica. Fincantieri ha già realizzato due navi per il brand NCL, "Norwegian Prima" e "Norwegian Viva", mentre "Norwegian Aqua", prima unità della classe Prima Plus, sarà consegnata nei prossimi mesi. A queste si aggiungono altre tre unità in diverse fasi di progettazione e costruzione. Ciascuna unità avrà una stazza lorda di 226 mila tonnellate, 5.100 posti letto e potrà ospitare a bordo oltre 8.300 persone, compreso il personale.. Tutte saranno costruite nei cantieri di Monfalcone dove sono occupati 1.600*

persone alle quali si aggiungono 5.500 unità dell'indotto. Mentre nei prossimi mesi sarà consegnata "Norwegian Aqua", prima unità della classe Prima Plus. Useranno una alimentazione ad H2 ?

Le unità menzionate non saranno alimentate a idrogeno. Per ulteriori informazioni si rimanda ai comunicati stampa pubblicati sul sito internet della Società (www.fincantieri.com).

39) Dal 25 al 27 gennaio la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha compiuto una visita ufficiale in Arabia Saudita: ha incontrato il principe ereditario e primo ministro Mohammed bin Salman, con il quale ha discusso di politica estera, di cooperazione energetica e di promozione dello sviluppo in Africa; i due, poi, hanno firmato una dichiarazione che ha elevato i rapporti bilaterali al grado di partenariato strategico. Nei prossimi mesi verrà organizzato un business forum tra le aziende dei due paesi, ma già durante la visita sono stati firmati degli accordi quadro – sia a livello governativo che privato – per un valore economico complessivo di circa 10 miliardi di dollari. Nel suo intervento alla tavola rotonda di alto livello Italia-Arabia Saudita, Meloni ha spiegato che "l'Italia è il settimo paese fornitore dell'Arabia Saudita e sta progressivamente migliorando la sua quota di mercato. Nei primi dieci mesi del 2024 le esportazioni italiane sono cresciute di oltre il 26 per cento rispetto allo stesso periodo del 2023". Durante la visita della presidente, sono stati firmati alcuni accordi commerciali. Tra cui varie intese Sace, spansione del memorandum di febbraio 2024 tra Leonardo e l'autorità saudita per l'industria militare; alcuni memorandum di Fincantieri con realtà saudite la compagnia energetica Aramco sulla cantieristica navale civile. Quanto a Fincantieri, invece, i due memorandum riguardano la costruzione di imbarcazioni e l'implementazione di sistemi di cybersicurezza per le navi. Lo scorso maggio la società di cantieristica ha aperto una sussidiaria in Arabia Saudita, la Fincantieri Arabia for Naval Services. Quindi dopo la Uas conferita nella società di nuova costituzione Wass Submarine Systems, operatore di riferimento in digitale e cybersecurity, elettronica, sistemistica avanzata, con la strategica Remazel Engineering, si è rafforzato notevolmente l'underwater. Con nuove prospettive di crescita sia in ambito militare che civile: sicurezza delle infrastrutture critiche (anche subacquee, come cavi sottomarini e impianti energetici offshore) con applicazioni e soluzioni industriali all'avanguardia. E ancor più di recente in occasione degli incontri bilaterali tra Italia e il Regno dell'Arabia Saudita, ci sono le intese siglate in tema di cantieristica civile e sviluppo della cybersecurity nelle sue applicazioni navali con più gruppi, uno dei quali è il Kaust, centro di ricerca e, di fatto, facoltà di ingegneria e tecnologia. Folgiero parla di un "Polo tecnologico della subacquea" che coordinerà "organizzativamente tutte le attività collegate all'underwater e dovrà far lavorare insieme le nostre aziende che hanno adiacenze e dovrà essere focalizzato sullo sviluppo del business e dei prodotti" garantendo "nel breve e medio-lungo termine, volumi, ricavi e margini significativi". È l'"underwater management system, piattaforma che integra tutte queste tessere e le fa comunicare tra loro e con la 'mothership', la nuova nave di superficie su cui siamo già al lavoro". Folgiero ha specificato che da oggi al 2027 Fincantieri ha "opportunità commerciali per 20 miliardi", considerando Europa, Africa e la "forte focalizzazione" su Medio Oriente e Sud Est Asiatico "dove c'è una grande spinta sulla spesa per la difesa navale". Ha ricordato la joint venture con gli Emirati Arabi Uniti, i rapporti con l'Arabia Saudita, che sarà "il quarto spender mondiale su questo fronte" e "una serie di mercati specifici particolarmente interessanti". Ad oggi quanto è il portafoglio ordini dsi questo settore ?

Fincantieri non comunica il valore del portafoglio ordini nel settore della difesa.

Per il numero di unità presenti nel portafoglio ordini si rimanda alle pubblicazioni ufficiali presenti sul sito istituzionale di Fincantieri e al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione “Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026” e nella sezione “Investor Relations”, nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato “eMarket STORAGE” (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

40) Si tratta di una nave che, mantenendo lo scafo e la configurazione generale del PPA, introduce ulteriori upgrade sul versante della modularità e aggiunge nuove capacità. A tale proposito il PPA EVO disporrà di nuove capacità nella gestione dei droni (UAV, USV e UUV), ma anche di un potenziamento nell'armamento disponibile. Il PPA EVO, per esempio, potrà ricevere fino a 8 moduli a 8 celle SYLVER, 4 moduli a prua (32 celle) e 4 moduli a centro nave (32 moduli), per un totale, quindi di fino a 64 celle VLS (non solo di tipo SYLVER A50 ma anche di tipo A70, quindi, potenzialmente, con capacità di impiego dell'MdCN). La MM dovrebbe introdurre 2 PPA EVO in sostituzione delle 2 navi cedute all'Indonesia. Nel lungo termine, comunque, l'intenzione della Marina è quella di disporre di 4 PPA in configurazione Full (crediamo che i 2 nuovi PPA EVO potranno essere conteggiati tra i PPA Full: NdA) e 3 in versione Light+. CHE margine abbiamo ?

La Società non fornisce indicazioni specifiche sulla marginalità dei singoli prodotti.

41) Tripla cerimonia al cantiere navale di Sestri Ponente per Explora Journey, il marchio lusso della flotta di Msc Crociere. La compagnia e Fincantieri hanno celebrato la consegna della nuova nave Explora II, la posa della moneta di Explora III e il taglio della lamiera di Explora IV. La flotta arriverà a sei navi. Oltre alle due già pronte, anche altre tre navi saranno costruite in Italia da Fincantieri, con un investimento complessivo di oltre 3,5 miliardi di cui 500 milioni solo per Explora II, con un impatto previsto sull'economia del Paese di oltre 15 miliardi, considerando che la costruzione di ciascuna nave comporta 7 milioni di ore lavorate e un'occupazione media di 2.500 persone per 2-3 anni. — Ha un valore di oltre due miliardi di euro l'ordine siglato da Fincantieri con Carnival per tre mega navi da crociera. Saranno le tre navi da crociera più grandi mai costruite in Italia dal colosso della navalmeccanica. L'ordine riguarda una nuova classe di navi alimentate a gnl con una stazza lorda di circa 230.000 tonnellate. La consegna è prevista nel 2029, 2031 e nel 2033. Con oltre 3.000 cabine per gli ospiti, le nuove unità potranno trasportare quasi 8.000 passeggeri a piena capacità. L'accordo sarà completato nella seconda parte dell'anno. Nel corso della sua storia, Fincantieri ha consegnato in totale 75 navi ai vari brand di Carnival Corporation e 15 navi da crociera per il marchio Carnival Cruise Line. Perché non avete consigliato l'H2 anche per questa fornitura?

Fincantieri promuove l'utilizzo delle tecnologie a idrogeno al fine di accrescere il livello di sostenibilità delle commesse e ridurre progressivamente l'impronta carbonica, lungo tutto il ciclo di vita del prodotto.

La decisione sulle tecnologie impiegate a bordo delle navi spetta tuttavia ai clienti finali della Società. Per tale ragione il Gruppo offre un ampio numero di soluzioni che comprendono GNL, metanolo, ammoniac, batterie, celle a combustibile, eco-design, cold ironing e ottimizzazione digitale.

42) Quanto si e' speso per attivita' di lobbying? Per cosa? quando?

L'azienda non si avvale di supporti per attività di lobbying, l'attività relazionale per rappresentare gli interessi aziendali viene infatti svolta direttamente dalla funzione competente in azienda

43) I certificatori di bilancio fanno anche una consulenza fiscale?

Indipendentemente dalla presenza o meno, nei diversi ordinamenti in cui il Gruppo è presente, di limitazioni di legge al conferimento di incarichi di consulenza fiscale al soggetto incaricato della revisione contabile del bilancio di esercizio, il Gruppo segue comunque l'indirizzo di non conferire incarichi che possano compromettere l'indipendenza del revisore, e corrispondente indirizzo è generalmente applicato dallo stesso soggetto.

44) Esiste un conto del Presidente? di quale ammontare è stato? per cosa viene utilizzato? Che trattamento contabile ha?

Non esiste un conto del Presidente.

45) Avete avuto attacchi ai dati con richiesta di riscatti dagli hacker?

Fincantieri è un'azienda di interesse strategico nazionale per via del know-how che produce e del proprio posizionamento sul segmento Difesa. In virtù di questo, la Società è target di continue forme di attacco, anche di tipo "opportunistic", come i ransomware. Sul perimetro della Capogruppo, nel corso del 2025 non sono state registrate incursioni andate a buon fine, anche grazie al processo di rafforzamento e internalizzazione delle strutture di monitoraggio cyber che ad oggi controllano Italia, Norvegia, Romania e Vietnam.

46) Quanto avete investito in cybersecurity?

Fincantieri ha investito oltre 25 milioni di euro nel quadriennio 2022-2025 in attività, piattaforme e servizi di cyber security finalizzati a proteggere il proprio patrimonio informativo, che ha portato nell'arco del 2025 alla revisione del piano cyber fino al 2030, in coerenza all'intensificarsi dello scenario complessivo di minaccia e l'evoluzione normativa globale. La tematica, considerata di estrema strategicità, ha inoltre indotto Fincantieri a costituire nel 2020 una propria società controllata specializzata nello sviluppo di soluzioni di cyber security per la protezione del Gruppo e dei suoi principali prodotti navali e mercati di riferimento, attraendo e coltivando professionalità in un ambito sempre più centrale per ogni settore di business. Fincantieri ha deciso di investire nella cybersecurity con l'inserimento all'interno del suo organico di nuove competenze e talenti.

47) Avete un programma di incentivazione e retribuzione delle idee?

Dal 2017 ad oggi sono stati avviati dei progetti di coinvolgimento attivo dei dipendenti per promuovere la generazione e raccolta di idee innovative in grado di migliorare il prodotto, i processi, le modalità di lavoro e la vita in Azienda. Inoltre, in linea con il piano di sostenibilità dell'azienda, l'iniziativa ha previsto anche un'edizione dedicata alla raccolta di idee innovative a favore della salvaguardia dell'ambiente e della creazione di valore a lungo termine.

Le idee sono state valutate da un Comitato Tecnico interno per garantire trasparenza e coerenza nel processo di selezione delle migliori idee che sono state poi premiate in base alla loro applicabilità e al valore aggiunto stimato per l'Azienda con dei premi simbolici.

L'ultimo Comitato Tecnico si è riunito nel 2020. Nel corso degli ultimi anni, su base volontaria, sono state raccolte le idee dei dipendenti attraverso il canale di ascolto e dialogo istituito nell'ambito del progetto "Fincantieri for Future".

Un ulteriore programma è stato lanciato a fine 2024 con focus specifico sui temi dell'AI. L'evento CALL4AIDEAS è stato progettato per raccogliere le migliori idee innovative sull'uso dell'Intelligenza Artificiale (AI) all'interno del nostro Gruppo. L'obiettivo principale era dare spazio alla creatività e all'innovazione, permettendo a tutti i dipendenti di proporre soluzioni innovative che prevedessero l'utilizzo dell'AI per migliorare processi, sviluppare nuovi prodotti e affrontare sfide complesse.

Il processo ha visto la partecipazione entusiasta di tutti, con oltre 300 proposte ricevute da tutte le società del Gruppo e da diverse aree geografiche. Dopo un'attenta valutazione, sono state selezionate 15 idee finaliste provenienti da colleghi di diverse realtà del nostro Gruppo, tra cui Fincantieri S.p.A, VARD, Fincantieri Marinette Marine e il polo NexTech. Tra queste, 5 idee vincitrici hanno seguito un percorso di analisi, sviluppo ed in alcuni casi industrializzazione.

Il progetto si basa sulla filosofia che "ogni idea conta", quindi anche le idee non vincitrici saranno trasferite ai responsabili delle Business Unit che potrebbero beneficiarne, utilizzandole come spunto di miglioramento.

In linea con l'esperienza di CALL4AIDEAS, l'iniziativa ha favorito l'avvio di numerose collaborazioni trasversali tra colleghi e strutture del Gruppo. Visti i risultati positivi, il progetto è stato riproposto nel 2026 in una versione ulteriormente migliorata, con un forte focus sulla collaborazione: la partecipazione avviene infatti in team, sempre su temi di rilevanza mondiale, articolato in tre challenge dedicate. Per favorire la creazione di idee è stato inoltre lanciato il portale "ImpAct", uno spazio dedicato alla raccolta, al racconto e alla valorizzazione delle iniziative, che consente a tutti i dipendenti di essere informati sulle soluzioni innovative nate dai dipendenti.

48) AVETE ADOTTATO la ISO 37001 ed i Sistemi di Gestione Anti-Corruzione?

Dal 2020 Fincantieri S.p.A. è in possesso della certificazione ISO 37001 relativa ai Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.

Tale certificazione rappresenta un passaggio di fondamentale importanza che sottolinea l'impegno e l'attenzione costante della Società nella promozione dell'etica del business e nel rifiuto di ogni forma di corruzione.

Il Sistema di Gestione Anticorruzione adottato dalla società garantisce:

- l'attuazione della Policy Anticorruzione nelle strategie aziendali;
- l'individuazione dei processi della Società sensibili al rischio corruzione;
- l'attribuzione delle responsabilità adeguate e l'esecuzione degli idonei controlli dei processi;
- l'implementazione di flussi di comunicazione in ambito anticorruzione;
- l'identificazione, l'analisi e la valutazione dei rischi di corruzione in modo coerente con le attività e il contesto di Fincantieri;
- l'adozione delle misure "ragionevoli e appropriate" volte a prevenire, rilevare ed affrontare la

corruzione;

- l'effettuazione di una revisione del Sistema di gestione anticorruzione in conseguenza di potenziali o effettivi cambiamenti del contesto, e comunque periodicamente in ottica del miglioramento continuo;
- il soddisfacimento dei requisiti previsti dalla legislazione cogente in materia di prevenzione della corruzione applicabile al contesto della Società.

49) IL PRESIDENTE, i consiglieri d'amministrazione ed i sindaci CREDONO NEL PARADISO?

La domanda non è pertinente rispetto alle materie all'ordine del giorno dell'Assemblea.

50) SONO STATE CONTESTATE MULTE INTERNAZIONALI?

Premesso che il concetto di “multa internazionale” non è chiaro, per quanto a conoscenza della Società non vi è stata alcuna contestazione di questo tipo.

51) SONO STATE FATTE OPERAZIONI DI PING-PONG SULLE AZIONI PROPRIE CHUSE ENTRO IL 31.12? CON QUALI RISULTATI ECONOMICI DOVE SONO ISCRITTI A BILANCIO?

Fincantieri non ha eseguito nel corso dell'esercizio operazioni descritte nella domanda.

52) A chi bisogna rivolgersi per proporre l'acquisto di cioccolatini promozionali, brevetti, marchi e startup?

La domanda non è pertinente rispetto alle materie all'ordine del giorno dell'Assemblea.

53) Avete intenzione di realizzare iniziative in favore degli azionisti come i centri medici realizzati dalla BANCA D'ALBA?

Fincantieri al momento non ha in previsione iniziative simili a quella indicata. Tuttavia, l'Azienda è molto attenta al benessere delle proprie risorse umane e allo sviluppo dei territori in cui opera. In particolare, la Società ha sviluppato un articolato piano di welfare che consente di soddisfare le più svariate esigenze dei dipendenti e dei loro nuclei familiari. Numerosi, infine, anche i progetti di carattere sociale sviluppati nei territori in cui opera la Società, con ricadute per le comunità. In tale ambito rientrano, a titolo di esempio, la realizzazione di una scuola dell'infanzia presso il Comune di Monfalcone e la realizzazione di Asili nido aziendali in alcuni siti sociali quale misura di sostegno alla genitorialità e all'occupazione femminile con lo scopo di supportare i genitori nella gestione dei figli e di migliorare il work-life balance. Il primo Asilo è stato costruito presso la sede Direzione Navi Mercantili a Trieste, avviato a settembre 2022. L'implementazione del programma è proseguita con la realizzazione di una struttura presso l'ex Albergo Operai a Monfalcone, il cui primo anno educativo è stato avviato a ottobre 2023. Nell'anno 2025 Fincantieri, insieme ad altre dieci grandi aziende italiane, ha sottoscritto il protocollo “Cresciamo il futuro”, un'intesa tra il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali per la creazione e lo sviluppo della più grande rete nazionale di Asili Nido a cui possono accedere tutti i dipendenti delle aziende aderenti.

54) TIR: TASSO INTERNO DI REDDITIVITA' MEDIO e WACC = TASSO INTERESSI PASSIVI MEDIO PONDERATO?

La domanda non è formulata in modo chiaro né è pertinente rispetto alle materie all'ordine del giorno.

55) AVETE INTENZIONE DI CERTIFICARVI BENEFIT CORPORATION ed ISO 37001?

Nell'ambito del percorso di costante evoluzione e continuo miglioramento del sistema anticorruzione della Società e in linea con quanto previsto dal Piano di Sostenibilità, nel 2020 Fincantieri ha ottenuto la certificazione ISO 37001 relativa ai Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.

Ad oggi la Società non ha intrapreso un processo di valutazione rispetto alla normativa che ha introdotto in Italia le c.d. società benefit che prevede uno specifico sistema di regole da applicare alle società che vogliano perseguire la duplice natura di impresa for profit e for benefit, operando in modo responsabile, sostenibile e trasparente nei confronti di persone, comunità, territori, ambiente e altri portatori di interesse.

Anche nel 2025 il Gruppo ha assicurato un adeguato presidio e monitoraggio dei processi legati ai temi della sostenibilità, orientati alla creazione di valore condiviso, ha redatto la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità ed è impegnato, attraverso il Piano di Sostenibilità, nel prevedere lo sviluppo di azioni e iniziative concrete nel campo della sostenibilità.

A testimonianza dell'impegno e dell'importanza di una sempre maggiore integrazione della sostenibilità nelle scelte strategiche aziendali, Fincantieri ha aderito nel 2019 al Global Compact delle Nazioni Unite e nel corso del 2023 ha sottoscritto gli Women's Empowerment Principles, sette principi promossi dal Global Compact e da UN Women dedicati alle aziende e volti all'attivazione di azioni concrete e alla promozione di una condizione paritaria per le donne nel mondo del lavoro.

56) Avete intenzione di fare le assemblee anche via internet?

Al momento non sono allo studio ipotesi di questo tipo.

57) A quanto sono ammontati i fondi europei per la formazione e per cosa li avete usati?

Nel corso del 2024 l'azienda ha finanziato alcune attività formative rivolte ai propri dipendenti ricorrendo al "conto formazione" dei fondi interprofessionali Fondimpresa e Fondirigenti.

Nel corso dell'anno precedente (2023), Fincantieri ha erogato attività formative legate alla transizione ecologica e digitale finanziandole per il tramite del bando "Fondo Nuove Competenze", fondo pubblico di ANPAL cofinanziato dal Fondo sociale europeo, le attività di rendicontazione si sono concluse a fine marzo 2024, il rimborso ANPAL è stato di euro 4.904.747,44 milioni.

Inoltre, nel 2024 l'azienda ha realizzato il progetto "Maestri del mare" i cui costi sono stati parzialmente coperti dal contributo a valere sull'Avviso 01/2023 di Fondimpresa, per un importo di euro 235 mila e dall'Avviso 03/2024 di Fondimpresa, per la realizzazione del progetto "Maestri del mare wave 2", per un importo di euro 209 mila ricevuto nel 2025.

58) Avete in progetto nuove acquisizioni e/o cessioni?

Come dimostrato dalla recente evoluzione del Gruppo, la Società è in grado di cogliere le opportunità di business in linea con la propria strategia di crescita.

A tal proposito, attraverso il continuo monitoraggio di nuove opportunità offerte dal mercato, Fincantieri valuta su base continua opportunità di rafforzamento della propria posizione di leadership tecnologica.

Stante il solido posizionamento nel segmento della cantieristica navale, Fincantieri si pone come uno dei principali operatori in grado di attivare il processo di consolidamento della cantieristica Europea, soprattutto in ambito Difesa, nella dimensione subacquea e in altri business adiacenti. A tal fine, la Società continua a studiare nuove iniziative strategiche con particolare focus sui segmenti ad alto valore aggiunto e capaci di realizzare sinergie operative di valore con il core business.

59) Il gruppo ha cc in paesi ad alto rischio extra euro?

Il Gruppo detiene conti correnti bancari esclusivamente funzionali alla propria attività operativa in Italia e in paesi esteri. Tali rapporti sono conformi alle normative vigenti. Per maggiori informazioni sulla presenza geografica si faccia riferimento al Bilancio Consolidato 2025 del Gruppo Fincantieri.

60) Avete intenzione di trasferire la sede legale in Olanda?

Non sono allo studio ipotesi di trasferimento della sede legale e di quella fiscale della Società.

61) Avete intenzione di proporre le modifiche statutarie che raddoppiano il voto?

Se ci si riferisce alla maggiorazione del voto di cui all'art. 127-quinquies del TUF, non è stata formulata alcuna proposta al riguardo.

62) Avete call center all'estero? se sì dove, con quanti lavoratori, di chi è la proprietà?

Il Gruppo Fincantieri non ha call center né in Italia né all'estero.

63) Siete iscritti a Confindustria? se sì quanto costa? avete intenzione di uscirne?

La Società aderisce a Confindustria tramite l'iscrizione nelle diverse sedi territoriali in cui sono presenti unità locali e all'associazione di categoria Assonave. Attualmente la Società non è intenzionata ad uscire dal sistema Confindustria.

64) Come è variato l'indebitamento e per cosa?

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

65) A quanto ammontano gli incentivi incassati come gruppo suddivisi per tipologia ed entità?

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione “Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026” e nella sezione “Investor Relations”, nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato “eMarket STORAGE” (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

66) Da chi e' composto l'odv con nome cognome e quanto ci costa?

Ai sensi del Modello Organizzativo, l'Organismo di Vigilanza (“OdV”) della Società è costituito in forma di organo collegiale in grado di assicurare un adeguato livello di indipendenza, professionalità e continuità di azione. L'Organismo è nominato dal Consiglio di Amministrazione e rimane in carica 3 anni e comunque fino al suo rinnovo. È composto da:

- due componenti (tra cui il presidente) scelti all'esterno della struttura societaria tra persone di comprovata esperienza, indipendenza e professionalità;
- un componente interno alla Società, individuato nel Responsabile della funzione aziendale maggiormente coinvolta nelle attività previste dalla legge (Funzione Internal Audit).

Per il triennio 2024-2026 sono stati nominati il Dott. Attilio Befera (Presidente – componente esterno), l'Avv. Iole Savini (componente esterno). I compensi annui attribuiti al Presidente ed al secondo componente esterno ammontano, rispettivamente, ad euro 40.000 e ad euro 30.000.

67) Quanto costa la sponsorizzazione il Meeting di Rimini di CI ed o altre? Per cosa e per quanto?

Fincantieri non ha sponsorizzato il Meeting di Rimini di CI.

Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione “Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026” e nella sezione “Investor Relations”, nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato “eMarket STORAGE” (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

68) POTETE FORNIRMI L'ELENCO DEI VERSAMENTI e dei crediti AI PARTITI, ALLE FONDAZIONI POLITICHE, AI POLITICI ITALIANI ED ESTERI?

La Società non ha elargito liberalità sotto forma di finanziamenti o versamenti ai soggetti indicati.

69) AVETE FATTO SMALTIMENTO IRREGOLARE DI RIFIUTI TOSSICI?

Non è mai stato fatto alcuno smaltimento irregolare di rifiuti tossici. Il processo di gestione dei rifiuti è regolato da apposita linea guida aziendale nel rispetto delle vigenti norme di legge in materia di tutela dell'ambiente e soggetto a periodici verifiche attraverso audit interni e di terza parte.

70) QUAL'E' STATO l'investimento nei titoli di stato, GDO, TITOLI STRUTTURATI ?

La Società non ha effettuato investimenti negli strumenti menzionati.

71) Quanto e' costato lo scorso esercizio il servizio titoli? e chi lo fa?

Il c.d. "servizio titoli" è svolto da Monte Titoli S.p.A. su incarico della Società e comprende attività quali la gestione del libro dei soci, la gestione del libro dei warrant, la trasmissione alla società di gestione accentrata delle norme di servizio agli intermediari, il ricevimento delle comunicazioni per l'esercizio dei diritti dei titolari di azioni e la gestione operativa delle assemblee. Il costo relativo, da determinare annualmente, parte da un compenso fisso di Euro 15.000 (oltre ad IVA e alle spese) e può variare in relazione al numero di assemblee ed alle operazioni.

72) Sono previste riduzioni di personale, ristrutturazioni? delocalization?

Non sono previste riduzioni di personale o ristrutturazioni della Società.

73) C'è un impegno di riacquisto di prodotti da clienti dopo un certo tempo? come viene contabilizzato?

Non ci sono impegni di riacquisto di prodotti da clienti.

74) Gli amministratori attuali e del passato sono indagati per reati ambientali, RICICLAGGIO, AUTORICICLAGGIO O ALTRI che riguardano la società? CON QUALI POSSIBILI DANNI ALLA SOCIETA'?

Per quanto a conoscenza della Società non vi sono indagini pendenti in capo agli Amministratori in carica e cessati per reati ambientali di riciclaggio o autoriciclaggio o per altri fatti che riguardano la Società. Si veda quanto riportato a pagg. 432 e seguenti del Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

75) Ragioni e modalità di calcolo dell'indennità di fine mandato degli amministratori.

Per gli Amministratori non esecutivi non è prevista alcuna indennità di fine mandato.

Il tutto è illustrato nella Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti redatta ai sensi dell'art. 123-ter del TUF e dell'art. 84-quater del Regolamento Emittenti,

messa a disposizione del pubblico, tra l'altro, sul sito internet della Società, nella sezione dedicata alla presente Assemblea.

76) Chi fa la valutazione degli immobili? Quanti anni dura l'incarico?

Gli immobili iscritti in bilancio sono valutati al costo di acquisto o di produzione e non vengono effettuate perizie per determinare il fair value ai fini contabili. Nel corso del 2025 non sono stati assegnati incarichi da parte di Fincantieri S.p.A. per perizie sul valore immobiliare di singoli asset.

77) Esiste una assicurazione D&O (garanzie offerte importi e sinistri coperti, soggetti attualmente coperti, quando è stata deliberata e dà che organo,

78) componente di fringe-benefit associato, con quale broker è stata stipulata e quali compagnie la sottoscrivono, scadenza ed effetto scissione su polizza) e quanto ci costa?

In risposta ai punti nr. 77 e 78, La Società ha stipulato una copertura assicurativa D&O con la finalità di garantire i suoi Directors e Officers da richieste di risarcimento per errori od omissioni commessi dagli stessi nell'esercizio delle proprie funzioni, escluse ipotesi dolose. I destinatari della copertura assicurativa sono tutti i Directors e Officers della Società e delle società controllate. La compagnia leader del programma assicurativo è AIG, seguita da un panel di compagnie internazionali ed intermediata da AON S.p.A. La polizza ha decorrenza 1° luglio di ogni anno. I termini e le condizioni applicate sono in linea con le best practice di mercato.

I premi corrisposti per la stipula della polizza D&O non costituiscono fringe benefits.

79) Sono state stipulate polizze a garanzia dei prospetti informativi (relativamente ai prestiti obbligazionari)?

La società a novembre 2024 ha emesso un prestito obbligazionario a tasso fisso riservato a investitori istituzionali e quotato presso la Borsa di Vienna, per un importo pari a euro 50 milioni rimborsabile interamente a scadenza a novembre 2028.

In riferimento a tale prestito obbligazionario, non sono state stipulate polizze a garanzia del prospetto informativo.

È stata stipulata polizza da Prospetto Informativo con validità 20 giugno 2024 – 20 giugno 2031 relativamente all'aumento di capitale finalizzato all'acquisto di WASS.

80) Quali sono gli importi per assicurazioni non finanziarie e previdenziali (differenziati per macroarea, differenziati per stabilimento industriale, quale struttura interna delibera e gestisce le polizze, broker utilizzato e compagnie)?

Per assicurazioni "non finanziarie e previdenziali" si intendono le polizze per rami danni materiali ed indiretti, responsabilità civile ed infortuni occorsi ai dipendenti.

L'Emittente gestisce questi rischi assicurandosi con diverse compagnie nazionali ed internazionali, selezionando di volta in volta la compagnia più adatta in base al rischio assicurato ed alle condizioni economiche e normative applicate.

Le coperture assicurative sono generalmente gestite a livello centrale dalla Capogruppo attraverso programmi internazionali. Ove ciò non sia possibile, le coperture sono attivate localmente.

Per ulteriori informazioni circa i costi per servizi assicurativi sostenuti nell'esercizio 2025 si faccia riferimento alla Nota 29 della Nota Integrativa del bilancio consolidato del Gruppo Fincantieri a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

81) VORREI SAPERE. Quale è l'utilizzo della liquidità (composizione ed evoluzione mensile, tassi attivi, tipologia strumenti, rischi di controparte, reddito finanziario ottenuto, politica di gestione, ragioni dell'incomprimibilità, quota destinata al TFR e quali vincoli, giuridico operativi, esistono sulla liquidità)

La logica del Gruppo è sempre quella di utilizzare in modo efficace ed efficiente le proprie risorse per finanziare le attività produttive.

Alla data del 31 dicembre 2025 le disponibilità liquide del Gruppo Fincantieri ammontavano a euro 513 milioni.

L'evoluzione della liquidità è strettamente connessa al fabbisogno finanziario derivante dal ciclo produttivo, soprattutto relativamente alle navi cruise.

La liquidità disponibile viene gestita secondo logiche di prudenza finalizzate alla protezione del capitale e viene, quindi, depositata in conti correnti bancari o investita in depositi bancari a breve (con durata indicativamente a 1 – 3 mesi) accesi presso primarie banche nazionali ed internazionali.

82) VORREI SAPERE QUALI SONO GLI INVESTIMENTI PREVISTI PER LE ENERGIE RINNOVABILI, COME VERRANNO FINANZIATI ED IN QUANTO TEMPO SARANNO RECUPERATI TALI INVESTIMENTI.

Fincantieri è continuamente impegnata nella ricerca di soluzioni atte a massimizzare l'impiego delle energie rinnovabili.

Oltre l'installazione dei pannelli fotovoltaici presso i propri siti produttivi, si è avviato il progetto e la fase esecutiva per realizzare un sito di produzione fotovoltaica in Solar Belt nell'area di Monfalcone con ingresso in servizio previsto nel corso del 2027. Tale installazione fornirà ulteriori 12 MWp ca sfruttabili per abbattere i prelievi di energia di rete di circa 15 GWh/anno.

In termini finanziari e di ritorno economico, si precisa che l'Azienda ha optato per la formula "Power Purchasing Agreement" mediante la quale l'investimento viene finanziato con il pagamento di una tariffa, inferiore a quella di rete, sull'energia prodotta dagli impianti, permettendo un risparmio immediato sulla spesa energetica.

83) Vi è stata retrocessione in Italia/estero di investimenti pubblicitari/sponsorizzazioni?

Negli investimenti pubblicitari e nelle sponsorizzazioni non vi è stata retrocessione.

84) Come viene rispettata la normativa sul lavoro dei minori?

Il Gruppo Fincantieri non fa ricorso al lavoro minorile. In relazione ai subcontractor, fornitori ecc., soprattutto all'estero, la Società effettua tutti i necessari accertamenti con il fine di verificare il rispetto da parte degli stessi della normativa sul lavoro minorile.

La Società si impegna a svolgere le proprie attività in conformità con gli standard fondamentali in materia di diritti umani, allineandosi ai documenti adottati dall'ONU, ILO, OCSE e dalle Nazioni Unite.

L'azienda ribadisce, all'interno del codice Etico Fornitori, la non ammissibilità dell'impiego di ogni tipologia di lavoro minorile nella catena di approvvigionamento e in tutte le attività dei Fornitori, al di fuori delle fattispecie contemplate dalla legge (ad esempio collaborazioni con istituti scolastici). I Fornitori sono tenuti, quindi, allo scrupoloso rispetto e all'osservanza dei regolamenti prescritti dall'ILO, ripudiando ogni forma di sfruttamento dei minori che ne comprometta la salute o impedisca loro di frequentare la scuola dell'obbligo.

Inoltre, il Gruppo ha aggiornato la Politica sui Diritti Umani – Impegno per il rispetto dei diritti umani e delle diversità, documento approvato dal Consiglio di Amministrazione nel settembre 2024, su cui si fonda la cultura e la strategia aziendale.

Attraverso questa Politica il Gruppo garantisce il rispetto delle quattro norme fondamentali del lavoro stabilite dall'ILO, come previsto nella Dichiarazione sui Principi e Diritti Fondamentali sul Lavoro:

- effettiva abolizione del lavoro minorile;
- libertà di associazione e diritto alla contrattazione collettiva;
- eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio;
- eliminazione di tutte le forme di discriminazione in materia di impiego e occupazione.

Inoltre, a novembre 2025, il Gruppo si è dotato di una procedura "Human Rights Due Diligence", che trae spunto dalla "Guida dell'OCSE sul dovere di diligenza per la condotta d'impresa responsabile".

Con questi documenti, oltre che con il Codice Etico di Gruppo ed il Codice Etico Fornitori, Fincantieri esprime i valori e le linee guida che devono ispirare le scelte e i comportamenti di tutti coloro che hanno rapporti commerciali e lavorativi nel Gruppo.

85) E' fatta o e' prevista la certificazione etica SA8000 ENAS?

La sigla SA 8000 identifica uno standard internazionale volto a certificare alcuni aspetti della gestione aziendale attinenti alla responsabilità sociale d'impresa (CSR – corporate social responsibility). Questi sono:

- il rispetto dei diritti umani;
- il rispetto del diritto al lavoro;
- la tutela contro lo sfruttamento minorile;
- le garanzie di sicurezza e salubrità sul posto di lavoro.

La società vietnamita Vard Vung Tau e alcune società italiane quali Fincantieri Infrastructure, FINSO, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, SOF e Fincantieri NexTech sono in possesso della certificazione SA 8000. Questa certificazione aumenta i presidi già esistenti in materia di diritti umani, e l'opportunità della certificazione è collegata alla sensibilità dal contesto geografico o di settore in cui operano le società certificate.

86) Finanziamo l'industria degli armamenti ?

Fincantieri, opera nel settore della difesa e in particolare nella costruzione di navi militari; non finanzia l'industria degli armamenti.

87) vorrei conoscere POSIZIONE FINANZIARIA NETTA DI GRUPPO ALLA DATA DELL'ASSEMBLEA CON TASSI MEDI ATTIVI E PASSIVI STORICI.

Fincantieri non comunica la posizione finanziaria netta a date diverse da quelle per cui ne è prevista la comunicazione periodica al mercato. I dati di posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2025 sono stati resi noti al mercato a seguito dell'approvazione dei risultati. La PFN al 31 marzo 2026 è stata resa disponibile nel comunicato stampa pubblicato in data 11 maggio 2026 relativo ai risultati del primo trimestre 2026.

88) A quanto sono ammontate le multe Consob, Borsa ecc di quale ammontare e per cosa?

Le società del Gruppo Fincantieri non hanno ricevuto sanzioni da parte di Consob né da parte di autorità di borsa

89) Vi sono state imposte non pagate? se sì a quanto ammontano? Gli interessi? le sanzioni?

Il Gruppo segue l'indirizzo di adempiere correttamente tutti gli obblighi fiscali e tutti i debiti tributari vengono pagati alle scadenze.

In alcuni casi possono presentarsi dei dubbi sull'interpretazione e sull'applicazione delle normative fiscali. In tali situazioni il principio è quello di adottare la soluzione più appropriata che consenta la tutela dell'interesse sociale nel rispetto della normativa, se opportuno interpellando preventivamente l'Autorità competente. Quando la tutela dell'interesse sociale lo suggerisce, vengono comunque esperite tutte le difese del caso, in tutti i gradi di giudizio.

Qualora emergano soluzioni non corrette circa l'interpretazione o l'applicazione delle normative fiscali, rilevate internamente o nel contesto delle ordinarie verifiche fiscali, si fa ricorso agli ordinari strumenti per la risoluzione delle controversie previsti dall'ordinamento, attraverso la regolarizzazione delle irregolarità riconosciute, eventualmente con pagamento di sanzioni ridotte (e complessivamente di importo non significativo).

90) vorrei conoscere: VARIAZIONE PARTECIPAZIONI RISPETTO ALLA RELAZIONE IN DISCUSSIONE.

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

91) vorrei conoscere ad oggi MINUSVALENZE E PLUSVALENZE TITOLI QUOTATI IN BORSA ALL'ULTIMA LIQUIDAZIONE BORSISTICA DISPONIBILE

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

92) vorrei conoscere da inizio anno ad oggi L'ANDAMENTO DEL FATTURATO per settore.

I dati relativi ai ricavi e proventi per settore realizzati nel primo trimestre 2026 sono stati resi noti al mercato l'11 maggio 2026 con la comunicazione dei Risultati al 31 marzo 2026. I dati relativi ai ricavi e proventi per settore realizzati nel 2025 sono stati resi noti al mercato con la comunicazione dei risultati al 31 dicembre 2025 pubblicata in data 25 marzo 2026. Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

93) vorrei conoscere ad oggi TRADING SU AZIONI PROPRIE E DEL GRUPPO EFFETTUATO ANCHE PER INTERPOSTA SOCIETA' O PERSONA SENSI ART.18 DRP.30/86 IN PARTICOLARE SE E' STATO FATTO ANCHE SU AZIONI D'ALTRE SOCIETA', CON INTESTAZIONE A BANCA ESTERA NON TENUTA A RIVELARE ALLA CONSOB IL NOME DEL PROPRIETARIO, CON RIPORTI SUI TITOLI IN PORTAFOGLIO PER UN VALORE SIMBOLICO, CON AZIONI IN PORTAGE.

La Società non effettua trading su azioni proprie, né di altre società. Per maggiori informazioni relative agli acquisti di azioni proprie si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

94) vorrei conoscere PREZZO DI ACQUISTO AZIONI PROPRIE E DATA DI OGNI LOTTO, E SCOSTAMENTO % DAL PREZZO DI BORSA

L'Assemblea ordinaria del 14 maggio 2025 ha approvato la proposta di autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca della precedente autorizzazione assembleare del 23 aprile 2024, a servizio dei piani di incentivazione azionaria attualmente in essere nonché del

“Performance Share Plan 2025-2027” e il “Piano di Azionariato Diffuso 2025-2026”. L’acquisto di azioni proprie è stato autorizzato per un periodo di diciotto mesi a decorrere dalla data della delibera dell’Assemblea tenutasi in tale data, per un ammontare massimo di azioni pari al 10% del Capitale sociale. Nel corso del 2025 la Società non ha effettuato operazioni di acquisto di azioni proprie sul mercato.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 26 giugno 2025 di attribuzione delle azioni a valere sul 1° ciclo del piano di incentivazione “Performance Share Plan 2022-2024” sono state assegnate gratuitamente ai beneficiari n. 1.078.852, di cui 837.406 azioni di nuova emissione e 241.446 azioni proprie in portafoglio per un controvalore di euro 1.438 migliaia. La consegna delle azioni è avvenuta in data 14 luglio 2025. A seguito dell’attribuzione sono state riacquistate dai beneficiari n.416.697 azioni, al prezzo di mercato del giorno, per assolvere agli obblighi fiscali in capo ai dipendenti (sell to cover) per un controvalore complessivo di euro 7.040 migliaia.

95) vorrei conoscere *NOMINATIVO DEI PRIMI 20 AZIONISTI PRESENTI IN SALA CON LE RELATIVE % DI POSSESSO, DEI RAPPRESENTANTI CON LA SPECIFICA DEL TIPO DI PROCURA O DELEGA.*

Le informazioni relative agli Azionisti saranno riportate nell’elenco dei partecipanti allegato al verbale assembleare, che sarà messo a disposizione del pubblico, anche sul sito internet della Società, entro trenta giorni dalla data dell’Assemblea, ai sensi di quanto previsto dall’art. 125-quater, comma 2, del TUF.

96) vorrei conoscere in particolare quali sono i fondi pensione azionisti e per quale quota ?

In generale, l’aggiornamento del Libro dei Soci avviene in occasione della partecipazione alle assemblee e del pagamento del dividendo.

Al 25 marzo 2026, data di approvazione dell’avviso di convocazione della presente Assemblea, il capitale sociale di Fincantieri, pari a Euro 881.724.341,70 e rappresentato da 358.493.730 azioni ordinarie, prive di valore nominale, risulta così ripartito: il 64,24% del capitale sociale è detenuto indirettamente da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (Società controllata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze) per il tramite della propria controllata CDP Equity S.p.A., il 35,62% è detenuto dal mercato indistinto e lo 0,14% è rappresentato da azioni proprie.

Si segnala che a partire dal mese di settembre 2024 il capitale sociale della Società è oggetto di aggiornamento mensile fino al 30 settembre 2026 in ragione della facoltà dei portatori dei Warrant Fincantieri 2024-2026 di richiedere di sottoscrivere nuove azioni ordinarie in qualsiasi momento fino alla suddetta data in esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 giugno 2024.

Ulteriori informazioni relative agli azionisti saranno riportate nell’elenco dei partecipanti allegato al verbale assembleare, che sarà messo a disposizione del pubblico, anche sul sito internet della Società, entro trenta giorni dalla data dell’Assemblea, ai sensi di quanto previsto dall’art. 125-quater, comma 2, del TUF.

97) vorrei conoscere *IL NOMINATIVO DEI GIORNALISTI PRESENTI IN SALA O CHE SEGUONO L’ASSEMBLEA ATTRAVERSO IL CIRCUITO CHIUSO DELLE TESTATE CHE RAPPRESENTANO E SE FRA ESSI VE NE SONO CHE HANNO RAPPORTI DI CONSULENZA*

DIRETTA ED INDIRETTA CON SOCIETÀ' DEL GRUPPO ANCHE CONTROLLATE e se comunque hanno ricevuto denaro o benefit direttamente o indirettamente da società controllate, collegate, controllanti. Qualora si risponda con "non e' pertinente" , denuncio il fatto al collegio sindacale ai sensi dell'art.2408 cc.

Nella sala in cui si svolgerà l'Assemblea non saranno presenti giornalisti. Come da prassi, sarà messo a disposizione dei giornalisti che faranno richiesta di accredito un apposito spazio da cui seguire in diretta i lavori assembleari. Nessuno dei giornalisti ha rapporti di consulenza diretta o indiretta con il Gruppo Fincantieri.

98) vorrei conoscere Come sono suddivise le spese pubblicitarie per gruppo editoriale, per valutare l'indice d'indipendenza? VI SONO STATI VERSAMENTI A GIORNALI O TESTATE GIORNALISTICHE ED INTERNET PER STUDI E CONSULENZE?

Il nostro budget per le spese pubblicitarie è suddiviso tra i Gruppi editoriali in maniera equa e secondo una strategia tale da assicurare indipendenza ed efficacia rispetto agli obiettivi. Non utilizziamo giornali per consulenze.

99) vorrei conoscere IL NUMERO DEI SOCI ISCRITTI A LIBRO SOCI, E LORO SUDDIVISIONE IN BASE A FASCE SIGNIFICATIVE DI POSSESSO AZIONARIO, E FRA RESIDENTI IN ITALIA ED ALL'ESTERO

Al 31 dicembre 2025 la Società rientra formalmente nella definizione di PMI ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera w-quater.1), del TUF e dell'art. 2-ter del Regolamento Emittenti Consob in quanto negli esercizi 2023, 2024 e 2025 la capitalizzazione di mercato delle azioni non ha superato il limite di Euro 1 miliardo.

La normativa vigente per le società quotate rientranti nella definizione di PMI prevede che solo i soggetti che possiedono azioni con diritto di voto in misura superiore al 5% del capitale sociale debbano comunicarlo all'emittente e alla Consob. In generale, l'aggiornamento del libro soci avviene in occasione della partecipazione alle assemblee e del pagamento del dividendo.

Si segnala che a partire dal mese di settembre 2024 il capitale sociale della Società è oggetto di aggiornamento mensile fino al 30 settembre 2026 in ragione della facoltà dei portatori dei Warrant Fincantieri 2024-2026 di richiedere di sottoscrivere nuove azioni ordinarie in qualsiasi momento fino alla suddetta data in esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 giugno 2024.

Al 25 marzo 2026, data di approvazione dell'avviso di convocazione dell'Assemblea 2026, il capitale sociale di Fincantieri, pari a Euro 881.724.341,70 e rappresentato da 358.493.730 azioni ordinarie, prive di valore nominale, risulta così ripartito: il 64,24% del capitale sociale è detenuto indirettamente da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (Società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) per il tramite della propria controllata CDP Equity S.p.A., il 35,62% è detenuto dal mercato indistinto e lo 0,14% è rappresentato da azioni proprie.

Ulteriori informazioni relative agli Azionisti saranno riportate nell'elenco dei partecipanti allegato al verbale assembleare, che sarà messo a disposizione del pubblico, anche sul sito internet della Società, entro trenta giorni dalla data dell'Assemblea, ai sensi di quanto previsto dall'art. 125-quater, comma 2, del TUF.

100) vorrei conoscere SONO ESISTITI NELL'AMBITO DEL GRUPPO E DELLA CONTROLLANTE E O COLLEGATE DIRETTE O INDIRETTE RAPPORTI DI CONSULENZA CON IL COLLEGIO SINDACALE E SOCIETA' DI REVISIONE O SUA CONTROLLANTE. A QUANTO SONO AMMONTATI I RIMBORSI SPESE PER ENTRAMBI?

Ai membri del Collegio Sindacale non sono stati corrisposti nell'esercizio 2025 compensi per rapporti di consulenza.

Quanto ai rapporti di consulenza con la società di revisione, si rinvia a quanto riportato nella Nota 33 del bilancio separato dell'Emittente, in cui sono evidenziati i compensi riconosciuti per i servizi resi da Deloitte & Touche S.p.A. o società appartenenti alla sua rete per servizi di revisione (Euro 2.340 migliaia) e altri servizi (Euro 242 migliaia). Gli incarichi assegnati alla società di revisione e a società del network Deloitte & Touche S.p.A. avvengono nel rispetto della normativa vigente e delle procedure aziendali.

Le spese sostenute per lo svolgimento delle attività di competenza del Collegio Sindacale sono direttamente a carico della Società.

101) vorrei conoscere se VI SONO STATI RAPPORTI DI FINANZIAMENTO DIRETTO O INDIRETTO DI SINDACATI, PARTITI O MOVIMENTI FONDAZIONI POLITICHE (come ad esempio italiani nel mondo), FONDAZIONI ED ASSOCIAZIONI DI CONSUMATORI E/O AZIONISTI NAZIONALI O INTERNAZIONALI NELL'AMBITO DEL GRUPPO ANCHE ATTRAVERSO IL FINANZIAMENTO DI INIZIATIVE SPECIFICHE RICHIESTE DIRETTAMENTE ?

Fincantieri non effettua alcun finanziamento a sindacati o partiti, né risulta che vi siano stati rapporti di finanziamento diretto o indiretto ad associazioni di consumatori e/o Azionisti nazionali o internazionali, comprese le fondazioni che sostengono partiti o movimenti politici, nemmeno attraverso il finanziamento di iniziative specifiche.

102) vorrei conoscere se VI SONO TANGENTI PAGATE DA FORNITORI?

Nell'ambito del quadro organizzativo e nel rispetto degli obblighi previsti dalle norme di legge in vigore, è previsto che eventuali tentativi di corruzione o situazioni sospette siano prontamente segnalate agli Enti preposti dal Modello Organizzativo, nello specifico all'Organismo di Vigilanza, nonché alle competenti autorità. A tal proposito la società ha predisposto un sistema di segnalazione, accessibile ai dipendenti e ai terzi, e rispondente ai requisiti di legge per comunicare tali informazioni.

Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

103) SE C'E' E COME FUNZIONA LA RETROCESSIONE DI FINE ANNO ALL'UFFICIO ACQUISTI E DI QUANTO È?

I contratti di Fincantieri prevedono le clausole standard tipiche per contratti di fornitura. La domanda in ogni caso non è chiara.

104) vorrei conoscere se Si sono pagate tangenti per entrare nei paesi emergenti in particolare CINA, Russia e India?

Il Gruppo Fincantieri ha adottato misure rigorose per rafforzare la propria Politica di Anticorruzione, al fine di prevenire comportamenti illeciti e garantire il rispetto delle normative nazionali e internazionali.

Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

105) vorrei conoscere se SI E' INCASSATO IN NERO?

Fincantieri non ha ricevuto alcun pagamento non regolarmente contabilizzato.

La Società ha in essere procedure volte ad assicurare la regolare contabilizzazione di tutti i pagamenti ricevuti ai fini di una corretta registrazione e alla conseguente concorrenza alla formazione della base imponibile.

106) vorrei conoscere se Si è fatto insider trading?

Non risultano alla Società fenomeni di insider trading.

La Società e il Gruppo attuano specifiche misure volte a prevenire la commissione di reati. Si ricorda che la Società si è dotata di un Codice di comportamento e di un Modello Organizzativo adottato ai sensi del D.Lgs. 231/2001 volto a prevenire, tra gli altri, la commissione dei reati di abuso di informazioni privilegiate e di manipolazione del mercato.

Inoltre, la Società ha istituito, in conformità alla normativa applicabile, il registro delle persone che hanno accesso a informazioni privilegiate e il Registro delle persone che hanno accesso a informazioni potenzialmente privilegiate o rilevanti (i "Registri") al fine di identificare le persone che, in ragione dell'attività lavorativa o professionale ovvero in ragione delle funzioni svolte, hanno accesso, rispettivamente, alle informazioni privilegiate e alle informazioni rilevanti che riguardano direttamente la Società e le sue società controllate.

In tale contesto, la Società provvede, in occasione dell'iscrizione dei soggetti in detti Registri, a richiamare i soggetti iscritti agli obblighi e alle sanzioni previsti dalla normativa in materia.

107) vorrei conoscere se Vi sono dei dirigenti e/o amministratori che hanno interessenze in società' fornitrici ? AMMINISTRATORI O DIRIGENTI POSSIEDONO DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE QUOTE DI SOCIETA' FORNITRICI?

Per quanto a conoscenza della Società, Amministratori o Dirigenti con Responsabilità Strategiche non hanno interessenze rilevanti in società fornitrici né possiedono direttamente o indirettamente quote di controllo di società fornitrici.

La Società si è dotata di una normativa sul conflitto di interessi, rendendo tutti i fornitori contrattualmente obbligati a dichiarare l'esistenza di potenziali soggetti in conflitto di interessi nelle società fornitrici. Amministratori e Dirigenti con Responsabilità Strategiche sono tenuti, in base alla normativa (anche aziendale), a dichiarare ogni conflitto di interesse legato al proprio operato.

108) quanto hanno guadagnato gli amministratori personalmente nelle operazioni straordinarie?

Si rimanda alla Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti predisposta ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico della Finanza messa a disposizione del pubblico, tra l'altro, sul sito internet della Società, nella sezione dedicata all'Assemblea 2026

109) vorrei conoscere se TOTALE EROGAZIONI LIBERALI DEL GRUPPO E PER COSA ED A CHI?

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

110) vorrei conoscere se CI SONO GIUDICI FRA CONSULENTI DIRETTI ED INDIRETTI DEL GRUPPO quali sono stati i magistrati che hanno composto collegi arbitrali e quale è stato il loro compenso e come si chiamano ?

Tra i consulenti diretti e indiretti del Gruppo Fincantieri non vi sono giudici e le società del Gruppo Fincantieri non hanno fatto ricorso a magistrati per collegi arbitrali.

111) vorrei conoscere se Vi sono cause in corso con varie antitrust?

È in corso una class action negli Stati Uniti il cui procedimento è tuttora in attesa dell'approvazione dell'accordo transattivo da parte del tribunale competente.

112) vorrei conoscere se VI SONO CAUSE PENALI IN CORSO con indagini sui membri attuali e del passato del cda e o collegio sindacale per fatti che riguardano la società.

Per quanto a conoscenza della Società, non vi sono cause penali in corso con indagini in capo ai componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale in carica o cessati per fatti che riguardano la Società. Si veda quanto riportato nel Bilancio 2025 a pagg. 432 e seguenti.

113) vorrei conoscere se a quanto ammontano i BOND emessi e con quale banca (CREDIT SUISSE FIRST BOSTON, GOLDMAN SACHS, MORGAN STANLEY E CITIGROUP, JP MORGAN, MERRILL LYNCH, BANK OF AMERICA, LEHMAN BROTHERS, DEUTSCHE BANK, BARCLAYS BANK, CANADIA IMPERIAL BANK OF COMMERCE –CIBC-)

La società ha in essere un prestito obbligazionario a tasso fisso riservato a investitori istituzionali e quotato presso la Borsa di Vienna, per un importo pari a euro 50 milioni rimborsabile interamente a scadenza a novembre 2028.

114) vorrei conoscere DETTAGLIO COSTO DEL VENDUTO per ciascun settore.

Il Gruppo Fincantieri opera attraverso lo sviluppo di commesse di progettazione e/o costruzione, che nella maggior parte dei casi hanno uno sviluppo pluriennale. Ne consegue che per valutare l'andamento dei diversi settori operativi risulta significativo l'andamento del margine EBITDA complessivo delle commesse che compongono i diversi settori operativi. L'andamento del costo del venduto, determinato dal risultato di rimanenze iniziali più acquisti meno rimanenze finali per settore operativo, è invece un indicatore che il Gruppo Fincantieri non ritiene rilevante, in coerenza con il modello di controllo di cui è dotato date le specificità del business.

La contabilizzazione avviene in conformità ai principi contabili di riferimento. Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

115) vorrei conoscere

116) A QUANTO SONO AMMONTATE LE SPESE PER:

117) ACQUISIZIONI E CESSIONI DI PARTECIPAZIONI.

118) RISANAMENTO AMBIENTALE

119) Quali e per cosa sono stati fatti investimenti per la tutela ambientale?

In risposta ai punti dal nr. 115 al nr. 119:

A. Acquisizioni e cessioni di partecipazioni

Il 14 gennaio 2025 Fincantieri ha finalizzato l'operazione di acquisizione della linea di business "Underwater Armaments & Systems" ("UAS") di Leonardo S.p.A. mediante l'acquisto dell'intero capitale sociale della società di nuova costituzione WASS Submarine Systems S.r.l., nella quale la linea di business UAS è stata previamente conferita. In base all'accordo preliminare siglato con Leonardo il 9 maggio 2024 e in linea con i termini comunicati in pari data, l'acquisizione ha previsto il pagamento alla data di closing di euro 286,7 milioni pari alla componente fissa del prezzo di acquisizione. La componente variabile del prezzo, connessa agli obiettivi di crescita della linea di business UAS nel 2024, è stata definita mediante un accordo sottoscritto in data 25 giugno 2025 ed ha comportato il pagamento di ulteriori euro 161,6 milioni. La componente differita del prezzo variabile, pari a euro 8 milioni, è stata trattenuta per effetto dell'impegno assunto dal venditore ad

indennizzare il Gruppo da eventuali insussistenze emergenti e sarà eventualmente regolata entro giugno 2035.

In data 23 gennaio 2025 Fincantieri S.p.A. ha acquistato il restante 15% delle azioni della società controllata Team Turbo Machines SAS a seguito dell'esercizio della put option da parte dei soci di minoranza per euro 1.400 migliaia.

In data 27 novembre 2025 Fincantieri S.p.A. ha acquistato, mediante sottoscrizione di un aumento di capitale per euro 488 migliaia, il 5,93% delle azioni della società collegata Agorai Innovation HUB S.p.A. La società ha ad oggetto lo sviluppo di soluzioni di intelligenza artificiale al servizio delle industrie e dell'intera comunità.

In data 19 dicembre 2025 la controllata Fincantieri Infrastrutture SOciali S.p.A. ha acquistato il 9,999% delle azioni della società collegata Città Salute Ricerca Milano S.p.A., arrivando così a detenere il 39,999% delle quote. Per effetto dell'operazione, la società Città Salute Ricerca Milano S.p.A. diventa a controllo congiunto.

In data 19 dicembre 2025 la controllata Fincantieri Infrastrutture SOciali S.p.A. ha acquistato il 21% delle azioni della società collegata Cisar Costruzioni S.c.a.r.l., arrivando così a detenere il 51% delle quote. Per effetto dell'operazione, la società Cisar Costruzioni S.c.a.r.l. diventa controllata.

Infine, si segnala che nel corso dell'esercizio la società controllata Vard Group AS ha venduto le azioni detenute, pari al 26,66% del capitale, nella società collegata Solstad Supply AS.

Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

B. Risanamento ambientale

Per il 2025 non si ha evidenza di costi di campagne di risanamento ambientale non sussistendo necessità in tale senso. Eventuali attività di smaltimenti puntuali su trovanti occulti che possano occasionalmente derivare da interventi edili, vengono gestiti da ditte specializzate nell'ambito delle procedure di legge consolidate ed il costo relativo è incluso nell'ambito dell'opera edile stessa.

C. Quali e per cosa sono stati fatti investimenti per la tutela ambientale?

La Società interviene costantemente sui propri processi e sulle proprie strutture in logica di miglioramento continuo in materia di ambiente.

Nel 2025 Fincantieri ha consolidato il proprio impegno nell'attuazione di interventi finalizzati al miglioramento continuo degli impatti della propria attività sugli aspetti sociali e ambientali.

I principali interventi hanno riguardato:

- il proseguimento nelle attività gestionali e impiantistiche per l'allineamento alle "best available technologies (BAT)" per gli stabilimenti in relazione a quanto indicato nelle Autorizzazioni Ambientali (AIA o AUA);
- l'ottimizzazione dei consumi energetici in tutte le unità operative del Gruppo, anche attraverso la graduale sostituzione dei sistemi di illuminazione con nuovi impianti più moderni, più efficienti e meno onerosi durante il ciclo di vita;
- l'introduzione di strumenti per il monitoraggio dei consumi idrici e per la riduzione degli sprechi;

- il miglioramento ed efficientamento degli impianti di aspirazione e filtrazione;
- l'acquisto di macchinari, mezzi e infrastrutture che assicurino la riduzione continua delle emissioni acustiche;
- il miglioramento continuo degli impianti di captazione e depurazione delle acque di processo.

Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Dati Finanziari" e nella sezione "Investor relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

120) vorrei conoscere

121) I BENEFICI NON MONETARI ED I BONUS ED INCENTIVI COME VENGONO CALCOLATI?

In risposta ai punti nr. 120 e 121, le informazioni relative ai benefici non monetari e agli incentivi a favore di Presidente, Amministratore Delegato e Direttore Generale e Dirigenti con Primarie Responsabilità (ivi inclusi i Dirigenti con Responsabilità Strategiche) sono incluse nella Relazione sulla remunerazione predisposta ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico della Finanza, messa a disposizione del pubblico, tra l'altro, sul sito internet della Società, nella sezione dedicata all'Assemblea 2026.

122) QUANTO SONO VARIATI MEDIAMENTE NELL'ULTIMO ANNO GLI STIPENDI DEI MANAGERS e degli a.d illuminati, rispetto a quello DEGLI IMPIEGATI E DEGLI OPERAI?

Si rimanda alla Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti predisposta ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico della Finanza messa a disposizione del pubblico, tra l'altro, sul sito internet della Società, nella sezione dedicata all'Assemblea 2026.

123) vorrei conoscere RAPPORTO FRA COSTO MEDIO DEI DIRIGENTI/E NON.

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed Etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

124) vorrei conoscere NUMERO DEI DIPENDENTI SUDDIVISI PER CATEGORIA, CI SONO STATE CAUSE PER MOBBING, PER ISTIGAZIONE AL SUICIDIO, INCIDENTI SUL LAVORO e con quali esiti? PERSONALMENTE NON POSSO ACCETTARE IL DOGMA DELLA RIDUZIONE ASSOLUTA DEL PERSONALE

Al 31 dicembre 2025, il totale dipendenti della Società e delle società controllate ammontava a 24.370 unità, di cui:

- dirigenti/executives: totale 515, di cui 127 all'estero;
- quadri/middle manager: totale 1.498, di cui 607 all'estero;
- impiegati/white collars: totale 11.114, di cui 3.307 all'estero;
- operai/blue collars: totale 11.243, di cui 7.425 all'estero.

Non risultano cause intentate per istigazione al suicidio o per mobbing.

Le cause di risarcimento dei danni civili connessi a incidenti sul lavoro sono generalmente gestite direttamente dalle compagnie assicurative che ne sopportano i relativi oneri.

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

125) Quanti sono stati i dipendenti inviati in mobilità prepensionamento e con quale età media

Nel 2025 non ci sono stati dipendenti collocati in mobilità.

126) vorrei conoscere se si sono comperate opere d'arte? da chi e per quale ammontare?

La Società non acquista opere d'arte di nessun genere.

127) vorrei conoscere in quali settori si sono ridotti maggiormente i costi, esclusi i vs stipendi che sono in costante rapido aumento.

L'andamento delle varie tipologie dei costi è illustrato nel Bilancio di esercizio 2025.

Per maggiori informazioni, si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

128) vorrei conoscere. VI SONO SOCIETA' DI FATTO CONTROLLATE (SENSI C.C) MA NON INDICATE NEL BILANCIO CONSOLIDATO?

Non risultano società controllate non indicate nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025.

129) vorrei conoscere. CHI SONO I FORNITORI DI GAS DEL GRUPPO QUAL'E' IL PREZZO MEDIO.

Nell'esercizio 2025 il fornitore di gas è stato Est Energy (HERA group) al prezzo medio totale di 0,7653 Euro/Smc (di cui prezzo netto materia prima 0,5335 Euro/Smc). Il contratto utilizzato è stato siglato nel corso del 2025 e ha validità di 3 anni.

Il contratto stipulato da FINCANTIERI S.p.A. è valido anche per le società controllate italiane.

130) vorrei conoscere se sono consulenti ed a quanto ammontano le consulenze pagate a società facenti capo al dr.Bragiotti, Erede, Trevisan e Berger?

La domanda è formulata in modo generico e tale da non consentire la precisa identificazione dei soggetti cui si fa riferimento né, tantomeno, le società che agli stessi potrebbero eventualmente fare capo. Peraltro, il punto non è afferente all'ordine del giorno.

131) vorrei conoscere. A quanto ammonta la % di quota italiana degli investimenti in ricerca e sviluppo?

Dettagli sugli investimenti in ricerca e sviluppo sono illustrati nel Bilancio di esercizio 2025.

Per maggiori informazioni, si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

132) VORREI CONOSCERE I COSTI per le ASSEMBLEE e per cosa?

Per la preparazione, l'organizzazione e lo svolgimento dell'Assemblea 2026, ad oggi, la Società stima di spendere complessivamente circa euro 220.000. Detto importo comprende le spese per il supporto tecnico, le spese per l'incarico di rappresentante designato, le spese di traduzione, trascrizione e pubblicazione dell'avviso di convocazione, le spese logistiche e organizzative, e le spese per la verbalizzazione dell'Assemblea da parte del notaio.

133) VORREI CONOSCERE I COSTI per VALORI BOLLATI

I costi dei valori bollati sostenuti dalla Società nel corso del 2025 ammontano a euro 279 migliaia circa.

134) Vorrei conoscere la tracciabilità dei rifiuti tossici.

Il processo di gestione dei rifiuti è regolato da apposita linea guida aziendale nel rispetto delle vigenti norme di legge in materia di tutela dell'ambiente e soggetto a periodici verifiche attraverso audit interni e di terza parte.

135) *QUALI auto hanno il Presidente e l'ad e quanto ci costano come dettaglio dei benefits riportati nella relazione sulla remunerazione?*

Si rimanda alla Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti predisposta ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico della Finanza e pubblicata sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026".

136) *Dettaglio per utilizzatore dei costi per uso o noleggio di elicotteri e aerei. Quanti sono gli elicotteri utilizzati di che marca e con quale costo orario ed utilizzati da chi?*

137) *se le risposte sono "Le altre domande non sono pertinenti rispetto ai punti all'ordine del giorno "denuncio tale reticenza al collegio sindacale ai sensi dell'art.2408 cc.*

In risposta ai punti nr. 136 e 137, il Gruppo Fincantieri non possiede aerei o elicotteri. Fincantieri non ricorre al noleggio di aerei privati se non quando la missione non può essere altrimenti programmabile causa la brevità di preavviso agli incontri, avendo sempre ben presente il rapporto costo / benefici e tenendo conto anche della riduzione dei tempi di spostamento e delle esigenze specifiche.

138) *A quanto ammontano i crediti in sofferenza?*

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

139) *CI SONO STATI CONTRIBUTI A SINDACATI E O SINDACALISTI SE SI A CHI A CHE TITOLO E DI QUANTO?*

Fincantieri non versa alcun contributo a sindacati o sindacalisti.

140) *C'è e quanto costa l'anticipazione su cessione crediti %?*

La Società non fornisce questo tipo di dettaglio. Ad ogni modo, al fine di ottimizzare la propria gestione finanziaria, la Società può occasionalmente effettuare operazioni di anticipazione di cassa a fronte di cessione di credito per brevi orizzonti temporali ed a costi allineati con le migliori condizioni di mercato per operazioni di questo tipo.

141) *C'e' il preposto per il voto per delega e quanto costa? Se la risposta e':*

142) *"Il relativo costo non è specificamente enucleabile in quanto rientra in un più ampio insieme di attività correlate all'assemblea degli azionisti." Oltre ad indicare gravi mancanze nel sistema di controllo, la denuncio al collegio sindacale ai sensi dell'art.2408 cc.*

In risposta ai punti 141 e 142, La Società ha scelto SPAFID S.p.A. come Rappresentante Designato ritenendo che l'esperienza maturata da quest'ultima negli anni passati nella gestione delle Assemblee di società quotate e nello svolgimento del ruolo di Rappresentante Designato rappresenti una garanzia per tutti i soggetti legittimati a intervenire in Assemblea e a esercitare il proprio diritto di voto. Il corrispettivo a carico della Società per il servizio reso da SPAFID S.p.A. a questo riguardo è pari a una commissione forfettaria di euro 2.000 oltre ad IVA.

143) A quanto ammontano gli investimenti in titoli pubblici?

Ad oggi la Società non detiene investimenti in titoli pubblici.

144) Quanto e' l'indebitamento INPS e con l'AGENZIA DELLE ENTRATE?

Non ci risultano essere attualmente carichi pendenti con l'INPS.

Ad oggi non esistono inoltre carichi pendenti definitivi nei confronti dell'Agenzia delle Entrate.

Al 31 dicembre 2025 risultavano comunque i consueti debiti fiscali non scaduti correlati principalmente alle ritenute alla fonte ed all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR. Tali importi sono versati nell'anno successivo, entro le rispettive scadenze.

145) Se si fa il consolidato fiscale e a quanto ammonta e per quali aliquote?

Si rimanda al Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

146) Quanto e' il margine di contribuzione dello scorso esercizio?

Gli indici monitorati dalla Società sono esposti e commentati nel Bilancio 2025 a disposizione del pubblico presso la sede sociale di Fincantieri in Trieste, Via Genova n. 1, sul sito internet della Società (www.fincantieri.com) nella sezione "Governance ed etica – Assemblee – Assemblea degli Azionisti 2026" e nella sezione "Investor Relations", nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "eMarket STORAGE" (www.emarketstorage.com). La Relazione finanziaria annuale è messa a disposizione del pubblico nel formato elettronico armonizzato (ESEF – European Single Electronic Format) in conformità al Regolamento Delegato (UE) 2019/815, nonché in formato PDF in via volontaria.

147) in relazione agli uffici amministrativi interni della società (che dovrebbero essere quelli che forniscono la documentazione ed il supporto tanto agli organi di amministrazione e controllo della società (in primis Collegio Sindacale o OdC 231/2001) quanto alla società di revisione ed eventualmente a Consob e/o altre Authorities, vorrei sapere:

148) in quali settori / sezioni sia strutturato (ad esempio, per ufficio fatture attive: clienti corporate / clienti privati, per ufficio fatture passive: fornitori utenze gas luce telefono / fornitori automezzi / fornitori immobili / fornitori professionisti, ufficio contabilità analitica / controlling, ecc, ufficio controlli interni, ufficio del personale, ufficio incassi e/o pagamenti, ufficio antiriciclaggio, ufficio affari societari, ufficio relazioni con investitori istituzionali, ufficio relazioni con piccoli azionisti, ecc.)

149) quanto personale è normalmente impiegato in ogni settore / sezione;

150) quale sia la tempistica normale per le registrazioni contabili

151) come siano strutturati (c'è un capoufficio / un team leader / un referente per ogni singolo settore / singola sezione?);

152) a chi riportano i singoli settori / le singole sezioni (al CEO, al CFO, al Presidente, ecc.?).

153) ed in altre parole ... possiamo stare tranquilli:

154) che le registrazioni contabili avvengano tempestivamente e nel modo corretto?

155) che vengano tempestivamente pagate le fatture giuste e che vengano monitorati gli incassi delle fatture che emettiamo?

156) che siamo in grado di supportare adeguatamente la società di revisione per i controlli di Legge?

In risposta ai punti dal nr. 147 al nr. 156:

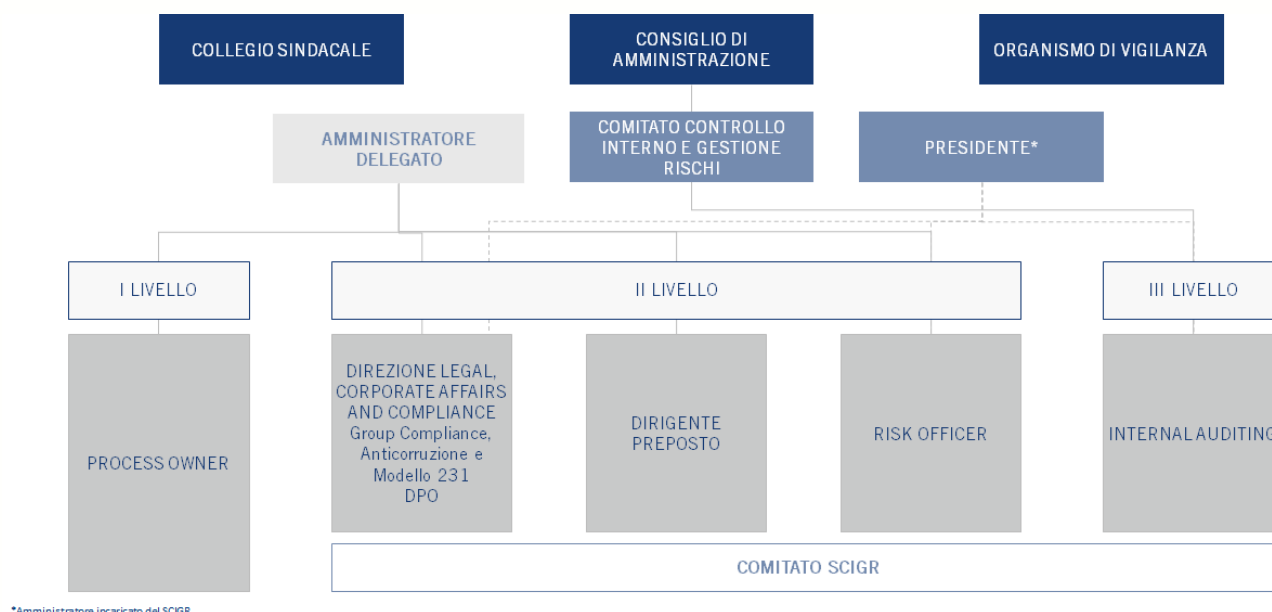
Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi ("SCIGR") di Fincantieri si sostanzia nell'insieme di strumenti, strutture organizzative e procedure aziendali volti a contribuire, attraverso un processo di identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, ad una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi prefissati dal Consiglio di Amministrazione. Oltre al Consiglio di Amministrazione, il Presidente, il Comitato Controllo Interno e Gestione Rischi, al Collegio Sindacale, l'Organismo di Vigilanza e la Società di Revisione, lo SCIGR coinvolge le seguenti soggetti interni, ognuno per la propria competenza: Responsabile della Funzione Internal Audit, Risk Officer, Direttore Legal Corporate Affairs and Compliance /Responsabile Group Compliance, Anticorruzione e Modello 231, Dirigente Preposto e il CFO, nonché il Direttore Human Resources and Real Estate e altre funzioni aziendali dedicate al presidio dei rischi legali e di non conformità quali, Corporate Legal Affairs e Data Protection Officer.

È inoltre previsto che tutto il personale del Gruppo, nell'ambito delle Funzioni e responsabilità ricoperte, intervenga attivamente, con le modalità definite nel sistema normativo e procedurale interno al Gruppo, al mantenimento, aggiornamento e corretto funzionamento del SCIGR.

Ogni soggetto coinvolto nello SCIGR è rappresentato da un Responsabile e supportato dalle strutture organizzative competenti.

Le risorse, interne ed esterne, a disposizione delle funzioni coinvolte nello SCIGR sono valutate periodicamente e ritenute idonee al fine di garantire l'assolvimento dei compiti di propria pertinenza.

Si riporta di seguito lo schema organizzativo dello SCIGR di Fincantieri.



La funzione amministrativa è composta complessivamente da 43 risorse, suddivise nei seguenti dipartimenti:

- Group financial statement and accounting principles - Ha il compito di presidiare il processo di redazione del Bilancio Consolidato di Gruppo e del Bilancio Separato di Fincantieri e garantire la conoscenza e la corretta applicazione dei principi contabili adottati a livello di Gruppo.
- Italian subsidiaries financial statement and general ledger - Ha il compito di predisporre i bilanci e le situazioni contabili intermedie delle Società Controllate italiane del Gruppo gestite in service amministrativo. Ha inoltre il compito di supervisionare la gestione della contabilità generale, del ciclo attivo, ciclo personale e dei cespiti di Fincantieri e delle Società Controllate e Collegate in service amministrativo.
- Administration processes improvement and Payable - Ha il compito di garantire lo sviluppo dei processi amministrativi a livello di Gruppo e tramite:
 - Accounts payable - Si occupa della gestione della contabilità fornitori aziendale di Fincantieri e delle società Controllate e Collegate gestite in service amministrativo.
 - Suppliers database & payments - Si occupa della gestione dei pagamenti fornitori e dell'anagrafe clienti/fornitori di Fincantieri e delle Società Controllate e collegate gestite in service amministrativo.

Il responsabile della Funzione è anche Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, che a sua volta riporta al CFO.

L'assetto amministrativo e contabile di Fincantieri prevede un insieme strutturato di procedure interne finalizzate ad assicurare un corretto svolgimento dell'attività aziendale, con descrizioni vincolanti di fasi, attività e responsabilità di processi e modalità gestionali, nonché procedure volte ad assicurare una corretta rilevazione di tutti i fatti contabili in maniera tempestiva ed entro i termini previsti dalla legge. La società di revisione ha potuto svolgere le procedure di revisione e i controlli previsti dalla legge senza alcun impedimento o difficoltà.

157) *in caso di pagamenti erronei, ad esempio per duplicazione dei pagamenti, come viene gestita la procedura di recupero?*

I processi e le procedure interne di cui si è dotata la Società garantiscono la corretta individuazione e pagamento dei fornitori secondo i tempi e le modalità previste dai relativi contratti e dalla legge. Le procedure in essere consentono quindi di prevenire il rischio di pagamenti errati o duplicati, o l'individuazione degli stessi nei casi in cui la fattispecie si dovesse verificare. Qualora dovessero verificarsi casi di pagamenti errati, viene richiesta al fornitore la restituzione dell'importo e nelle more viene trattenuto un importo corrispondente a garanzia. Qualora, il fornitore dovesse tardare ad effettuare il bonifico in nostro favore, si provvede d'ufficio a mandare in compensazione l'importo oggetto di doppio pagamento. Solo in ultima istanza, nell'impossibilità di riuscire a rientrare in possesso delle somme in via bonaria, viene interessata la struttura legale per le operazioni di recupero coattivo.

158) *in caso di mancati incassi, come viene gestita la procedura di recupero crediti?*

Le procedure interne prevedono un periodico monitoraggio dei crediti in essere e del relativo scaduto. In presenza di scaduto superiore ad una data anzianità o altre situazioni che possano mettere a rischio la recuperabilità del credito, vengono attivate le funzioni competenti al fine di procedere ad opportuni solleciti e, laddove necessario l'ufficio legale per procedere alle formali azioni di recupero.

159) *Il collegio sindacale ha rispettato l'art.149 comma 2 del Tuf?*

Il collegio sindacale ha rispettato quanto prescritto dall'art. 149, comma 2 del TUF avendo nel corso dell'esercizio 2025 assistito alle assemblee, a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei comitati endoconsiliari.

160) *La società dispone, direttamente o tramite soggetti terzi incaricati, di strumenti o analisi periodiche relativi alla composizione della base azionaria, anche in forma aggregata (ad esempio per scaglioni di partecipazione o per tipologia di investitore)?*

La Società monitora la composizione della propria base azionaria avvalendosi innanzitutto delle risultanze del libro soci, nei limiti e secondo le finalità e modalità previste dalla normativa applicabile (ad esempio in occasione delle assemblee degli azionisti o del pagamento dei dividendi). Tiene inoltre conto, ove disponibili, delle comunicazioni effettuate dagli azionisti rilevanti ai sensi dell'art. 120 del T.U.F.

La Società utilizza altresì informazioni provenienti da provider esterni specializzati, che aggregano dati derivanti dalle disclosure periodiche di taluni investitori istituzionali.

Ove ritenuto opportuno, la Società può inoltre avvalersi di provider esterni specializzati per lo svolgimento di analisi sulla composizione dell'azionariato, con particolare riferimento alla componente istituzionale.

Le informazioni aggregate sulla composizione dell'azionariato, incluse le indicazioni sulle partecipazioni rilevanti, sono pubblicate nella sezione "Investor Relations – Fincantieri in Borsa" del sito internet della Società (www.fincantieri.com).

161) Tali informazioni siano messe a disposizione del Consiglio di Amministrazione o dei suoi comitati nell'ambito delle attività di monitoraggio della struttura dell'azionariato e delle relazioni con gli investitori?

Le attività di monitoraggio dalla base azionaria rientrano tra quelle volte alla creazione e alla gestione strategica di un flusso informativo trasparente e bidirezionale tra Fincantieri e la comunità finanziaria. Tali attività sono presidiate dalla Funzione Investor Relations di Fincantieri, la cui responsabilità è affidata al Responsabile Investor Relations, il quale altresì coordina il Comitato Investor Relations. Tale Comitato, istituito l'8 gennaio 2024, è composto da: (i) Presidente, (ii) Amministratore Delegato/Direttore Generale, (iii) Direttore Amministrazione Finanza e Controllo, (iv) Direttore Operations, Corporate Strategy and Innovation e (v) Direttore Group Strategic Communication. Il Comitato Investor Relations è garante del presidio della visibilità di Fincantieri presso la comunità finanziaria e di un'efficace e adeguata comunicazione dell'investment story della Società per favorirne il corretto posizionamento sul mercato dei capitali e la sua piena valorizzazione.

Per maggiori informazioni concernenti i rapporti con gli Azionisti e gli Stakeholder, si rimanda alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito internet della Società, www.fincantieri.com, nella sezione dedicata all'Assemblea 2026.

162) Quali siano le fonti tecniche attraverso cui tali informazioni sono rese disponibili alla Società (ad esempio infrastrutture di gestione accentrata degli strumenti finanziari, intermediari partecipanti al sistema, soggetti incaricati della gestione delle corporate action o altri operatori di mercato)?

Si veda la risposta al punto nr. 160.

163) Nell'ambito delle registrazioni operative connesse alla gestione degli strumenti finanziari della Società, sia tecnicamente possibile ricostruire la composizione dell'azionariato a una determinata data storica, almeno a livello di intermediari partecipanti al sistema accentrato?

Si veda la risposta al punto nr. 160.

164) Tale ricostruzione tecnica puo' risultare utile o necessaria in contesti previsti dalla normativa o dalla prassi di mercato, quali ad esempio: operazioni di corporate action ; individuazione dei soggetti legittimati alla partecipazione assembleare in base alla record date; esercizio del diritto di recesso; verifiche connesse a OPA o ad altre operazioni sul capitale?

Si veda la risposta al punto nr. 160.

165) La disponibilità di tali informazioni sulla base azionaria rientra nell'ambito dei presidi di governance e di controllo interno della Società, anche ai fini della corretta gestione delle relazioni con gli azionisti e della trasparenza informativa verso il mercato?

Si veda la risposta al punto nr. 160.

166) La Società ritiene che la disponibilità di tali informazioni sulla base azionaria possa contribuire a rafforzare la trasparenza dell'informativa agli azionisti, anche mediante la comunicazione di dati aggregati sulla struttura dell'azionariato?

Si veda la risposta al punto nr. 161.

167) La Società, direttamente o tramite soggetti terzi incaricati, dispone di informazioni aggregate o analisi relative ai prezzi medi di acquisto o ai periodi di ingresso degli investitori nel capitale, utilizzate nell'ambito delle attività di investor relations o di analisi della struttura dell'azionariato?

La Società non dispone di informazioni relative ai prezzi medi di acquisto degli investitori. Attraverso le modalità descritte al punto n. 160, la Società acquisisce esclusivamente informazioni sulla composizione della base azionaria disponibili su base puntuale, che non consentono di ricostruire con precisione i relativi periodi di investimento di singoli investitori.

168) Nei casi previsti dalla normativa o nell'ambito di procedimenti giudiziari o regolamentari, sia tecnicamente possibile ricostruire le operazioni di acquisto relative a specifiche posizioni titoli attraverso le registrazioni degli intermediari partecipanti al sistema di gestione accentrata degli strumenti finanziari nei limiti consentiti dalla normativa applicabili?

Si veda la risposta al punto nr. 160.