



Trieste: maxi ordine per 4 navi destinate all'industria offshore

Trieste, 12 agosto 2013 - Fincantieri, attraverso la propria controllata VARD - società norvegese quotata alla Borsa di Singapore, leader mondiale nella progettazione e costruzione di mezzi di supporto alle attività di estrazione e produzione di petrolio e gas naturale (Offshore Support Vessel) - si è aggiudicata un prestigioso ordine dalle joint venture DOF Subsea - Technip per la realizzazione di quattro navi posatubi e di supporto alle costruzioni offshore (PLSVs - Pipe Lay Support Vessels).

Il contratto, del valore complessivo di circa 1,1 miliardi di dollari (pari a 6,5 miliardi di corone norvegesi), è il più importante acquisito finora da VARD e uno dei più importanti in assoluto in questo settore.

Le quattro navi saranno realizzate dal network produttivo del gruppo VARD. Due di esse (Vard 3 05 design, 151 metri di lunghezza, 30 di larghezza, con un sistema di posa dei tubi di capacità fino a 650 tonnellate), che saranno consegnate rispettivamente nel secondo e nel terzo trimestre del 2016, verranno costruite nel cantiere rumeno di Tulcea e successivamente allestite in quello norvegese di Søviknes. Le altre due (Vard 3 16 design, 140 metri di lunghezza, 28 di larghezza, sistema di posa dei tubi di capacità fino a 340 tonnellate) saranno realizzate interamente nel cantiere brasiliano di Promar, e consegnate nell'ultimo trimestre del 2016 e nel secondo del 2017.

Questo ordine rafforza la leadership di VARD quale fornitore di unità grandi e complesse in questo comparto altamente tecnologico a servizio dell'industria offshore. Il design delle nuove navi è stato sviluppato da VARD con DOF e Technip, mentre l'equipaggiamento per la posa dei tubi sarà realizzato dall'olandese Huisman. Il gruppo norvegese DOF Subsea, armatore che dispone di una grande e moderna flotta, è specializzato nell'ingegneria e nelle attività a servizio della costruzione, riparazione e manutenzione di impianti per l'industria sottomarina. Technip, multinazionale francese che impiega 38.000 dipendenti, opera in 48 Paesi ed è leader mondiale nel settore dell'energia attraverso una flotta di navi specializzate nella realizzazione di oleodotti e gasdotti e di costruzioni sottomarine.

A margine dell'annuncio l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha commentato: "Quest'ordine record ci rende estremamente soddisfatti e orgogliosi. L'offshore, settore sul quale, anche grazie al supporto del nostro azionista, abbiamo deciso di puntare con determinazione nell'ottica della diversificazione, si conferma infatti con grandi potenzialità e prospettive di investimento". Bono ha poi concluso: "Anche in Italia, potendo contare su un campione della cantieristica come Fincantieri, su importanti operatori a livello mondiale nel comparto dell'oil&gas e su un network di

piccole e medie aziende altamente specializzate, si potrebbe attivare proficuamente un cluster in grado di competere sul mercato internazionale con ricadute sull'economia italiana, per aumentare il valore aggiunto delle nostre industrie e quindi i loro margini, e ampliare la base occupazionale del Paese con competenze di altissimo livello”.

NOTA OFFSHORE

Scenario di riferimento precedente all'acquisizione di VARD (società prima nota come Stx Osv)

Negli ultimi dieci anni, Fincantieri ha raggiunto una posizione globale rilevante nella cantieristica ad alto valore aggiunto diversificando la propria attività sia nel mercato militare estero che in nuovi segmenti, crescendo tra il 2002 e il 2008 di oltre il 50% in termini di ricavi, a parità di risorse occupate e in presenza di ottimi risultati economico finanziari.

Fincantieri, nonostante la crisi abbia profondamente mutato il quadro internazionale di riferimento, è riuscita a difendere la sua posizione, grazie alla politica di diversificazione adottata da tempo ed all'implementazione di un piano di riorganizzazione per adeguare la capacità produttiva alla domanda. Tuttavia, le opportunità di mercato con cui si sta misurando l'Azienda risultano insufficienti a garantire una crescita adeguata nel medio-lungo periodo.

In particolare, nel segmento delle crociere, in cui Fincantieri è tra i principali player, la domanda mondiale di nuove unità nei prossimi anni si andrà ad attestare su una soglia di 6/8 ordinativi l'anno, valore in ripresa rispetto agli anni precedenti, tuttavia decisamente inferiore ai 12/13 del periodo pre-crisi. Tale mercato ha inoltre sperimentato un crescente livello di competizione globale, come dimostrato dall'acquisizione della commessa di due navi per il brand Aida Cruises da parte del cantiere giapponese Mitsubishi Heavy Industries, che per la terza volta nella sua storia tenta l'ingresso nel comparto crocieristico.

Nel settore della difesa Fincantieri sta affermando una presenza sempre più rilevante sui mercati internazionali, partecipando a numerose gare dalle quali sono già arrivati importanti risultati e altri se ne attendono, ed è partner di alcune tra le principali aziende europee del settore nell'ambito di programmi sovranazionali (con Germania e Francia, rispettivamente nel campo dei sommergibili e dei cacciatorpedinieri prima e delle fregate di ultima generazione poi). Tuttavia permangono delle difficoltà nella concretizzazione degli ordini a causa di ridimensionamenti e slittamenti di nuovi programmi per ristrettezze dei relativi budget.

Infine, Fincantieri compete con alcuni gruppi cantieristici di grandi dimensioni, quelli asiatici, che si avvalgono di un costo del lavoro sensibilmente inferiori e di interventi governativi a sostegno del comparto. I ricavi annui dei principali player asiatici si attestano nell'ordine di Euro 10-20 miliardi contro circa Euro 2,5 miliardi di Fincantieri.

Fincantieri ha individuato il mercato dei mezzi navali offshore quale area di sviluppo e diversificazione capace di assicurare la competitività dell'Azienda nel lungo periodo e di generare ricadute positive sul sistema produttivo italiano.

L'offshore è un mercato specialistico ad alto valore aggiunto che, alla luce dei nuovi giacimenti di greggio scoperti in anni recenti e soprattutto della crescente domanda globale di risorse naturali, oggi è considerato un settore con prospettive favorevoli. Inoltre è caratterizzato dalla presenza di operatori di grandi dimensioni estremamente

specializzati, con know-how specifico e relazioni consolidate con i principali clienti del settore. Questi gruppi, che generalmente beneficiano di una posizione geografica prossima ai siti di estrazione o del supporto di distretti tecnologici specializzati nell'offshore, hanno base principalmente nel Far East, in particolare in Corea del Sud (Hyundai, Daewoo, Samsung) e Singapore (Keppel), nonché nei Paesi che si affacciano nei mari del Nord.

Date le peculiarità di questo mercato l'azienda ha ritenuto opportuno implementare una strategia di ingresso attraverso acquisizioni e alleanze al fine di accelerare i tempi, contenere gli investimenti e registrare i possibili benefici della presenza nel settore quanto prima.

L'acquisizione di VARD

A gennaio 2013 Fincantieri, attraverso la propria società controllata Fincantieri Oil & Gas S.p.A, ha perfezionato con successo l'acquisizione del 50,75% di Stx Osv (in seguito ribattezzata Vard) da STX Europe, ad un prezzo di SGD 1,22 per azione, pari ad un controvalore di circa Euro 455 milioni (circa SGD 730 milioni).

L'operazione è stata finanziata prevalentemente tramite l'utilizzo di risorse interne di Fincantieri e facendo ricorso ad un finanziamento bancario concesso da un pool composto da Banca IMI, BNP Paribas (filiale italiana), Carige e Unicredit. L'operazione di finanziamento ha visto inoltre la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti nel ruolo di finanziatore garantita da SACE.

A seguito dell'offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulle rimanenti azioni, Fincantieri ha acquisito una quota totale pari al 55,63% della società.

Le ragioni dell'operazione e le ricadute sul sistema Italia

Con questa operazione Fincantieri ha raggiunto una posizione di leadership nel settore offshore, considerato un mercato attrattivo per i consistenti volumi di investimento prospettici, collegati anche alle nuove esplorazioni e alle nuove tecnologie in via di sviluppo, che prescindono dai possibili scenari macroeconomici (e di evoluzione del prezzo del petrolio) e che ne fanno uno dei segmenti più significativi e profittevoli nella cantieristica mondiale. Infatti i settori in cui Fincantieri operava, ovvero quello delle Crociere caratterizzato da elevati volumi ma bassa marginalità e quello militare che presenta una consistente riduzione della domanda in Italia, non avrebbero garantito la sostenibilità dell'Azienda se non attraverso l'ingresso in un nuovo segmento che garantisca adeguati margini. Negli ultimi anni Fincantieri era già rientrata nel settore offshore attraverso la costruzione della piattaforma Scarabeo 8, di 14 mezzi AHTS realizzati in Italia e 2 unità PSV in costruzione nei cantieri Nord Americani.

L'acquisizione di VARD ha permesso a Fincantieri un netto miglioramento della sua posizione competitiva e una più marcata connotazione di azienda globale. L'operazione infatti ne ha rinvigorito la presenza in un settore per il quale sono previsti forti investimenti a livello mondiale, in relazione a una domanda di petrolio trainata dai paesi in via di sviluppo, in primis Cina e India.

La crescita di fabbisogno energetico a livello mondiale - anche a valle del disastro nucleare di Fukushima - unita alla limitata diversificazione delle fonti, alla riduzione delle riserve petrolifere nelle zone a più facile accesso (ovvero in acque poco profonde), e quindi alla necessità di adeguare o sostituire unità obsolete inadatte

all'attività di tipo deep water, ha portato negli ultimi anni all'aumento della richiesta di nuovi mezzi, tecnologicamente più avanzati, più sicuri e rispettosi dell'ambiente. Grazie al brand di VARD Fincantieri ha accesso ed è riconosciuta all'interno del cluster offshore norvegese di clienti e fornitori, che operano in un mercato - quello del Mare del Nord - che è tra i primi al mondo per produzione offshore di oil&gas, e in cui sono raccolti alcuni fra i maggiori operatori impegnati nella costruzione di mezzi di grandi dimensioni, sofisticati e di alta qualità.

L'azienda si inserisce pertanto in un segmento solido e in evoluzione, che per garantire la fornitura di greggio sposterà la propria attività sempre più verso il "deep water", vale a dire l'attività di perforazione di giacimenti, anche di recente mappatura, situati in acque molto profonde, che rappresenta il futuro di questo settore.

L'acquisizione di VARD ha permesso inoltre a Fincantieri di assicurarsi la sostenibilità nel lungo termine attraverso un'ottimizzazione complessiva del proprio posizionamento competitivo, in particolare grazie a:

- un significativo aumento dimensionale che permette di competere con i player di grandi dimensioni che operano a livello globale;
- una diversificazione di business attraverso ingresso nel segmento offshore oil&gas che presenta tassi di crescita e marginalità superiori ai settori in cui Fincantieri attualmente opera;
- il miglioramento del mix di portafoglio che sarà strutturato su 3 macro linee di business (Cruise, Militare e Offshore Oil&Gas) con benefici in termini di gestione dei rischi di ciclicità di ciascun area di business;
- un brand riconosciuto nel settore Oil & Gas con un elevato valore reputazionale e un vasto network di fornitori specializzati;
- un network produttivo globale composto da cantieri con competenze distintive (Romania e Norvegia) e da cantieri in aree strategiche (Vietnam e Brasile); e
- la possibilità di avvalersi di un management team innovativo, imprenditoriale, esperto e radicato nell'industria offshore che ha raggiunto risultati importanti in termini di ricavi e marginalità.