

CANTIERI CONVERTITI ALLE NAVI PASSEGGERI, ANCHE CON KNOW-HOW GENOVESE

Meno petrolio, più crociere: la trasformazione di Vard

Fincantieri al 100% nella società, che non sarà più quotata

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È stato il più grande costruttore al mondo di mezzi navali per l'offshore e una delle maggiori acquisizioni nel settore della navalmeccanica. Vard ora comincia una seconda vita: fuori dal mercato azionario e dentro, in buona parte, al segmento delle crociere.

Il calo del prezzo del petrolio ha messo a dura prova la società controllata da Fincantieri, ma il colosso con a capo Giuseppe Bono sta guidando una metamorfosi che nei piani dovrà ridare slancio al cantiere. E il delisting volontario dalla Borsa di Singapore, che secondo fonti vicine al dossier ieri sarebbe passato con la maggioranza necessaria dell'assemblea degli azionisti, servirà al gruppo italiano proprio a rafforzare il processo di trasformazione e integrazione con la "casa madre": Fincantieri controllerà completamente la società e potrà incrementare le commesse per i nove cantieri che Vard oggi possiede e che sono sparsi tra Norvegia, Romania, Brasile e Vietnam.

Il principale settore verso cui Vard sarà fortemente indirizzata, sono le crociere. Gli armatori sono sempre in coda, in attesa di trovare spazi utili per ordinare le navi che dovranno portare i passeggeri in vacanza. Oggi Vard ha 10 unità nel portafoglio, altre due in arrivo dalla compagnia Viking (altrettante in opzione) e può contare su altre unità di diversa tipologia nella lista delle commesse: nuovi pattugliatori per la guardia costiera della Norvegia e unità per acquacoltura. Non solo: i bacini romeni di Tulcea hanno già lavorato a tronconi che servono ai cantieri italiani per la costruzione di navi da crociera. Sono necessari spazi per rispettare le tempistiche di consegna e Vard sino ad oggi li ha garantiti.

Il delisting volontario serve a Fincantieri anche per liberarsi dei costi legati alla quotazione alla Borsa di Singapore. La maggiore integrazione con il gruppo italiano non dovrebbe colpire in negativo i cantieri del Paese. A Fincantieri Vard è servita da "valvola di sfogo" per ridurre la pressione del rispetto dei tempi nella consegna delle navi da crociera in ordine. Inoltre il know how italiano gioca ancora a favore dei nostri cantieri: non è un caso che gli ingegneri di Vard siano venuti a Genova, ai cantieri di Sestri Ponente, per un corso intensivo di costruzione di navi da crociera.

Il rilancio dei cantieri pagati quasi un miliardo di dollari nel 2012, passa anche attraverso una ripresa, timida, del settore. La società ha firmato con Prysmian, uno dei leader del settore, la commessa per



Uno dei cantieri norvegesi di Vard

una nuova unità posatubi da 170 milioni di dollari.

L'operazione finanziaria che ieri ha avuto il via libera, era subordinata al 75% dei voti in assemblea. Il gruppo italiano, attraverso Fincantieri Oil & Gas, ha offerto 0,25 dollari per azione: il gruppo italiano deteneva poco più dell'83% di Vard e tempo fa aveva tentato con un'OPA a 0,24 dollari per azione, di conquistare la totalità della società quotata alla Borsa di Singapore. Con l'operazione di ieri il gruppo guidato da Bono potrà procedere con i piani per il futuro dei cantieri acquisiti sei anni fa dai coreani di Stx.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

GIOVEDÌ IL VARO DELLA "POLLAK"

Moby punta al cargo presto le nuove linee tra i porti italiani

Onorato: «Contributi? Solo dove servono»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'apertura della linea Malta-Catania-Livorno-Genova ha spinto nel 2017 del 13% il traffico merci di Moby Lines (che consolida anche i risultati di Tirrenia, Toremar, St. Peter Line, rimorchiatori e terminal) per 7,5 milioni di metri lineari di merce: «Lo scorso anno - spiega Achille Onorato, amministratore delegato Moby Lines - abbiamo triplicato l'utile (24 milioni contro i 7,7 del 2016) nonostante gli oneri derivanti dal lancio di nuove linee e dall'incremento del costo del carburante».

La compagnia ha registrato un Mol in crescita a 131,8 milioni di euro (+13%), per ricavi



Achille Onorato, Moby Lines

complessivi da 586 milioni di euro (+9%). I costi di start-up - dice Onorato - sono ammontati a circa 20 milioni di euro, derivati dal rinforzo di alcune Autostrade del mare, la gestione delle attività crocieristiche in Baltico, l'avvio della linea Corsica-Francia. Moby-Tirrenia ha movimentato 6,5 milioni di passeggeri, ma l'obiettivo di Onorato è ampliare l'attività verso altri settori: merci in Mediterraneo, crociere nel Baltico.

Sul settore merci, giovedì la compagnia varerà l'unità ro-ro "Alf Pollak", prima di due navi noleggiata a scafo nudo e in ultimazione presso i cantieri di Flensburg. Navigheranno per Tirrenia Cargo con capacità 4.100 metri lineari ciascuna. Faranno parte delle 8 unità cargo del gruppo: «Certamente - aggiunge l'ad - a breve annunceremo nuove linee, sul mercato italiano, dove vediamo forti margini di crescita. La vera scommessa - ricorda Onorato - saranno le nostre (due su quattro) unità ordinate insieme al gruppo Msc in Cina, perché saranno i traghetti più grandi mai entrati in Mediterraneo, dove oggi mediamente l'offerta è di unità da 2.000 passeggeri e 2.000 metri lineari; questi traghetti, che entreranno in servizio dal 2020, avranno capacità 2.500 passeggeri e 3.800 metri lineari: un netto cambio di marcia, senza dimenticare che saranno attrezzati per l'alimentazione a gas».

Sul fronte delle crociere, operate tramite la St. Peter Line, «non abbiamo intenzione di buttarci nella competizione mediterranea, ma l'attività nel Baltico ci sta dando delle soddisfazioni. Il personale di bordo è quasi tutto italiano, perché il nostro obiettivo è realizzare delle crociere orientate sul Made in Italy, anche se parte del personale è russo, perché i nostri clienti arrivano da lì. L'attività è nata quasi casualmente, oggi abbiamo una sola nave, ma non è escluso che un domani potremo pensare ad ampliare anche questo segmento». Sulla proposta dell'Alis di tagliare i contributi pubblici «non mi piace polemizzare: vorrei solo segnalare che i contributi finanziano linee in perdita, che sono fuori mercato ma necessarie per la continuità territoriale dell'Italia con le sue Isole: non solo la Sardegna, dove sulla rotta per Arbatax di Tirrenia d'inverno talvolta muoviamo una nave da 2.000 passeggeri con una persona a bordo, ma anche l'Arcipelago Toscano».

CON IL SOSTEGNO DI REGIONE LIGURIA

MEDIA PARTNER IL SECOLO XIX

CON LA COLLABORAZIONE DI SIRE CREDIT AGRICOLE

LA PARTITA DEL CUORE

MERCOLEDÌ 30 MAGGIO ORE 20.00

GENOVA STADIO LUIGI FERRARIS

PAOLO BELLI MARCO ROSSI FABIO ARU FABIO QUAGLIARELLA MASSIMO BOLDI

per Gaslini

NAZIONALE CANTANTI

CAMPIONI DEL SORRISO

www.partitadelcuore.it f #partitadelcuore2018

Biglietti a partire da 10 euro su listicket.com

MAIN SPONSOR SPONSOR TECNICO

LA PARTITA DEL CUORE 2018 È REALIZZATA GRAZIE A:

ESSELUNGA COSTA ZANOVRA LEASYS permalat ALIS CROCIERE infini PIRELLA GOMME IREN

COORDINAMENTO PROGETTO GIANLUCA PECCHINI