

LA CRISI DEI CANTIERI

Wadan, la prima vittima tedesca

Bancarotta per gli ex impianti di Aker Yards, nonostante i finanziamenti pubblici



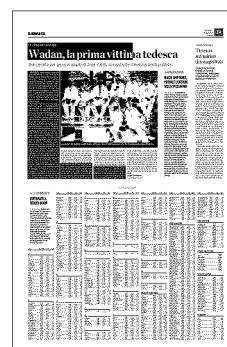
Lavoratori del cantiere navale Wadan a Wismar. Sono 2.500 le persone a rischio licenziamento, oltre all'indotto

GENOVA. Nonostante i generosi contributi statali, i cantieri tedeschi Wadan hanno dichiarato la bancarotta per insolvenza. E il primo grande fallimento di cantieri in Germania, e l'ennesimo sintomo della crisi che sta coinvolgendo la cantieristica del Nord Europa, e che ha il suo epicentro tra Germania e Polonia, dove il governo sta cercando soluzioni per salvare gli stabilimenti di Danzica, Stettino e Gdynia, senza incorrere nella bocciatura dell'antitrust europea.

Sul fronte tedesco, erano proprio i Wadan ad essere in maggiore difficoltà. Cantieri non specializzati, venduti a marzo da Aker Yards - il numero due al mondo nella costruzione di navi da crociera - per alleggerirsi di un po' di debiti, erano poi finiti nella mani del fondo russo Flc West, che da allora ne controlla il 70 per cento della proprietà. Eimer Broenlund, alla guida del gruppo, assicura che nonostante il tracollo finanziario, l'azienda garantirà, in un modo o nell'altro, il

lavoro alle 2.500 persone che operano negli impianti di Wismar e Rostock. Senza contare le altre 250 aziende che ruotano intorno all'indotto di Wadan. A febbraio questi cantieri tedeschi avevano già beneficiato di un finanziamento di 180 milioni di euro, garantiti direttamente dal governo centrale, e impegnati per realizzare l'ultimo traghetto per la compagnia di navigazione Stena Line. Altri 167 milioni erano stati stanziati dal Lander di Meclemburgo, dove si trovano queste strutture. In totale, nei due cantieri in Germania sono in ordine 12 unità, mentre nell'impianto di Nikolaev, in Ucraina, sono in costruzione 16 chiatte, commessa fresca firmata ad aprile, per un valore di 107 milioni di euro. Ora sono in corso le procedure fallimentari, anche se il management scommette che è possibile entro breve recuperare investimenti disposti a guidare il cantiere fuori dalle secche. Allargando l'obiettivo alla situazione tedesca in generale, alla fine del 2008 il portafoglio ordini

nazionale era di 172 unità, per un valore complessivo di sei miliardi di dollari. Ma di questi ordini, solo 46 sono stati siglati nel 2008, il livello più basso dal 2001. Inoltre, nei primi tre mesi di quest'anno sono stati cancellati 19 contratti, per un valore totale di 940 milioni di euro. Escluso il caso di Meyer Werft, terzo costruttore mondiale di navi da crociera, la Germania soffre, alla pari degli altri Paesi europei, la forte concorrenza asiatica nella costruzione di navi per il trasporto merci. Oltre al dumping proveniente



da Paesi come Cina e Corea del Sud, il settore mercantile ha sofferto maggiormente della speculazione finanziaria su nuovi ordini, fattore che invece non si è quasi verificato nell'area delle navi passeggeri. Intanto l'industria cantieristica attende risposte dall'Europa. I costruttori del Vecchio Continente hanno bocciato agli aiuti a pioggia, ma tuttavia spingono per ottenere un piano di ristrutturazione della flotta traghetti, facendo rientrare all'interno della normativa ambientale un piano per obbligare gli armatori a togliere di mezzo le navi con più di trent'anni di navigazione alle spalle.

ALBERTO QUARATI
quarati@ilsecoloxix.it