

IL COLOSSO MEYER WERFT È IL "TERZO INCOMODO" DELLO SCENARIO

Tedeschi primi della classe, ma l'alleanza con Parigi diventerebbe un monopolio

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Per quanto la Germania sembri tenersi distante dalla guerra dei cantieri tra Italia e Francia, sono in molti a chiedersi se la simpatia di Emmanuel Macron per Berlino ha inciso o inciderà nelle dinamiche del voltafaccia a Fincantieri.

L'ipotesi dell'asse navale franco-tedesco è suggestiva, ma va detto che sul piano della difesa i due Paesi al centro dell'Europa non si sono granché parlati, almeno negli ultimi anni. Nessuna collaborazione tra la Dcns (ora Naval Group, il colosso francese delle navi da guerra) e gli omologhi tedeschi Thyssen Krupp e Blohm+Voss, mentre Fincantieri in tempi recenti ha prodotto con gli uni e con gli altri due classi di navi: le fregate classe Orizzonte con la Francia, i sottomarini U212 con i tedeschi.

Nel settore civile le interazioni sono maggiori, ma per comprenderle bisogna prima



La nave AidaBella in costruzione nei cantieri Meyer Werft

guardare i numeri della capacità produttiva, che in termini di redditività va misurata in navi da crociera (il resto, traghetti compresi, per i cantieri europei sono ormai produzioni del tutto marginali).

Dunque il campione tedesco Meyer Werft (senza la controllata Neptune che realizza navi fluviali) può produrre ogni anno cinque navi da crociera con una stazza lorda media di 180 mila tonnellate, grazie ai bacini coperti da 500 e 380 metri di Papenburg e quello da 365 metri di Turku, in Finlandia. Il bacino scoperto da 900 metri di Saint-Nazaire è nella sostanza quello che giustifica gli 80 mi-

lioni di valore del cantiere (sempre tenendo presente che una nave da crociera ne costa 600): può produrre due navi l'anno fino a 225 mila tonnellate. Francia più Germania, uguale sette navi con una media di 180 mila tonnellate: significa 1,2 milioni di tonnellate prodotte ogni anno.

Fincantieri ha quattro stabilimenti per le crociere: Monfalcone (capacità produttiva di 1,5 navi l'anno fino a 180 mila tonnellate), Marghera (una l'anno fino a 140 mila), Sestri (una fino a 110 mila), Ancona (una fino a 60 mila): 580 mila tonnellate l'anno. Dunque, se l'Europa avallasse un'alleanza

franco-tedesca, sarebbe la benedizione di un monopolio. In termini di tecnologia, Fincantieri, che opera anche nell'offshore, supera Saint-Nazaire, ma è la Germania a battere il tempo, sotto tutti e tre i maggiori fronti della cantieristica navale: propulsione a gas, lubrificazione dell'aria, celle a combustibile. Meyer infatti varerà la prima (per ora di sette, e nel settore questa è considerata l'energia del futuro) nave a gas l'anno prossimo, Fincantieri ne ha già costruita una per il Canada, ma che sta dando problemi, i francesi sono al palo ma hanno sulla carta il progetto di due navi a gas per Msc, con traguardo il 2022, anno in cui Meyer però varerà la prima nave a fuel cell, tecnologia già sviluppata sui sottomarini U212 costruiti con Fincantieri. L'Air Lubrification System è invece una tecnica mutuata da Mitsubishi, che permette di aumentare la velocità delle navi ma non i consumi: questa è in possesso sia dei tedeschi che dei francesi, perché deriva da un unico committente, il gruppo americano Royal Caribbean.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

29/07/2017

IL SECOLO XIX