

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In Germania entrerà nel vivo a breve il salvataggio finanziario di Meyer Werft

Nicola Capuzzo · Sunday, June 30th, 2024

Il gruppo navalmeccanico tedesco Meyer Werft sta affrontando una crescente crisi finanziaria che richiederà una ricapitalizzazione o quantomeno un rifinanziamento dell'azienda entro la metà di settembre. L'azienda cantieristica, nonostante abbia un portafoglio ordini abbondante, risente degli strascichi del periodo pandemico e l'aumento dei costi dei materiali. Secondo quanto riferiscono diversi media locali a inizio giugno sono iniziati i colloqui con il governo della regione tedesca della Bassa Sassonia, che a sua volta dovrà coinvolgere anche il governo federale, per elaborare un pacchetto di garanzie finanziarie destinate al cantiere.

Meyer Werft sottolinea che le sfide attuali non riguardano il portafoglio ordini, ma sono dovute all'aumento dei costi. Di recente il gruppo ha infatti consegnato la nuova nave Silver Ray (54.700 tonnellate di stazza lorda) al gruppo Royal Caribbean e sta lavorando alla Disney Treasure (135.000 tonnellate) la cui consegna è prevista entro la fine del 2024. Sono poi in corso anche i lavori per la Asuka III (51.950 tonnellate di stazza lorda) e di recente è stata avviata anche la costruzione della Disney Destiny, una nave gemella per Disney Cruise Line. All'inizio di quest'anno, il cantiere di Papenburg, in Germania, ha firmato commesse per due navi da crociera da 180.000 tonnellate lorde per Carnival Cruise Line e ha in portafoglio ancora una nave da ricerca e piattaforme per l'eolico offshore. Lo stabilimento finlandese Meyer Turku sta costruendo altre due mega-navi da crociera per Royal Caribbean, in altri cantieri del gruppo si sta costruendo unità fluviali per Viking, mentre l'azienda sta anche gestendo l'allestimento della Disney Adventure (ex Global Dream) rilevata dalla fallita MV Werften.

Alcuni funzionari governativi e rappresentanti sindacali ai media hanno riferito che la sfida per il cantiere è finanziare le costruzioni navali. Tradizionalmente il costruttore di una nave da crociera riceve il 20% del valore dell'ordine in anticipo e l'80% al completamento (consegna), per cui Meyer Werft (così come i suoi principali competitor, ovvero l'italiana Fincantieri e la francese Chantiers de l'Atlantique) devono trovare il modo di finanziare i costi dei materiali e della manodopera durante tutto il periodo di costruzione. Un'alternativa su cui si sta discutendo è quella di aumentare la parte di pagamento iniziale portandola al 30 o 40% del valore del contratto ma questo inevitabilmente renderebbe le condizioni offerte ai committenti dal gruppo tedesco meno attrattive.

Sempre secondo i media, Meyer Werft starebbe cercando di ottenere 2,3 miliardi di euro di prestiti

e altri 400 milioni di euro di capitale. Il governo della Bassa Sassonia ha espresso il proprio sostegno, ma gli importi in gioco sono troppo elevati perché la regione possa fornirli da solo. Il governo statale e quello federale dovrebbero quindi collaborare per le garanzie sui prestiti. Un suggerimento è che la Bassa Sassonia possa diventare un investitore dell'azienda così come già è avvenuto con Volkswagen e con l'acciaieria Salzgitter.

Una delle preoccupazioni maggiori del governo locale è l'occupazione perché Meyer Werft impiega 3.300 persone e altrettante sono quelle impiegate tramite appaltatori e fornitori nell'indotto. Il cantiere sostiene un'ampia rete di vendori e fornitori nella regione che contribuiscono ai progetti di costruzione. A rischio licenziamento ci sarebbero 400 persone.

Meyer Werft ha coinvolto l'esperto di riorganizzazioni aziendali, Ralf Schmitz, che collabora con il nuovo amministratore delegato dell'azienda Bernd Eikens, nominato di recente. Il patriarca Bernard Meyer ha già fatto un passo indietro e, nell'ambito di una riorganizzazione della gestione, suo figlio Jan Meyer si è concentrato sullo sviluppo di nuove attività mentre Tim Meyer è l'a.d. di Meyer Turku in Finlandia.

L'azienda ha fatto preparare da esperti indipendenti un'analisi dell'attività che dovrebbe essere consegnata al governo a metà luglio. Quel documento sarà la base per le discussioni sul pacchetto di salvataggio. Nel 2015 il gruppo Meyer aveva trasferito la propria sede in Lussemburgo ma per ottenere un aiuto dovrà probabilmente riportare la testa del gruppo in Germania e istituire un consiglio di sorveglianza.

Sempre secondo quanto riferiscono i media tedeschi attualmente la situazione sarebbe "estremamente tesa", con i dipendenti in attesa di notizie sul loro futuro. L'azienda è considerata "too big to fail" ma nei prossimi mesi ci saranno inevitabilmente dure discussioni per ridefinire il futuro del gruppo navalmeccanico tedesco.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Sunday, June 30th, 2024 at 8:58 pm and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.