

Così sono rinati i cantieri navali di Flensburg / REPORTAGE

Flensburg - I cantieri sono a due ore da **Odense**, la città che per 95 anni costruì navi per le famiglie Moeller e Maersk, prima dolorosa voce delle cessioni messe in atto dal colosso danese dopo ai primi colpi della crisi del 2008.

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO QUARATI - MAGGIO 03, 2018



Flensburg - I cantieri di Flensburg ieri mattina hanno varato la nave "Alf Pollak", traghetto ro-ro intitolato all'imprenditore tedesco che nel 1979 aprì le porte del mercato mitteleuropeo all'allora **Navarma della famiglia Onorato**, che all'epoca operava una nave tra Piombino e l'Isola d'Elba.

Gli armatori, che adesso con le compagnie **Moby**, **Tirrenia** e **Toremar** sono il principale operatore marittimo tra l'Italia e le sue Isole, stanno portando avanti un piano di investimenti sul settore merci, con quattro navi in cantiere (compresa la "Pollak", che entrerà in servizio a settembre, probabilmente sulla Genova-Livorno-Catania-Malta) e l'annuncio di una nuova linea di Autostrade del mare già dalla prossima settimana.

Con una capacità di 4.100 metri lineari, la “**Pollak**” ha ufficialmente il primato di traghetto merci più grande del Mediterraneo, ma è in buona compagnia, visto che è proprio con queste unità che i cantieri di Flensburg, realtà relativamente piccola per l'industria tedesca e cantieristica in genere (**150 ingegneri e amministrativi, 600 operai**) si sono ritagliati la nicchia di primi costruttori europei ro-ro e ro-pax: «Abbiamo cominciato a progettare traghetti dalla fine degli anni Novanta - spiega l'amministratore delegato **Rüdiger Fuchs** - poi nel corso degli anni Duemila l'attività si è intensificata, benché continuassimo a realizzare unità per il settore offshore».

I cantieri sono a due ore da **Odense**, la città che per 95 anni costruì navi per le famiglie Moeller e Maersk, prima dolorosa voce delle cessioni messe in atto dal colosso danese dopo ai primi colpi della crisi del 2008. Flensburg resiste fino al 2014, quando entra in difficoltà economiche: è stata la compagnia norvegese Siem, altro gruppo familiare, specializzato nel settore offshore, a rilevare i cantieri, «essenzialmente per salvare una commessa che avevano già in bacino» spiega Fuchs.

La gestione Siem spinge sui traghetti, sviluppando i modelli già progettati dall'azienda: oggi il cantiere produce tre unità ro-ro o ro-pax l'anno. Il “Pollak”, così come l'unità gemella che sarà pronta tra circa 12 mesi, discendono da una quindicina di unità somiglianti o uguali per caratteristiche tecniche: il “4.100”, classe di cui il nuovo traghetto degli Onorato fa parte, è inserito in un gruppo di sei navi lanciate dai cantieri Flensburg, su ordine Siem Shipping dal 2015, che costituiscono una ripresa di un modello già realizzato tra il 2012 e il 2013 per la compagnie di navigazione turche Un Roro e Ulusoy. I termini commerciali tra Onorato Armatori e i cantieri di Flensburg non sono stati resi noti, ma ad esempio, nel caso della coppia acquisita dalla Dfds, l'accordo è stato per un noleggio da parte della compagnia danese presso Riem, con opzione di acquisti dopo cinque anni.

Un'operazione nella quale **il Lander di Schleswig-Holstein**, cioè la regione tedesca Flensburg, ha avuto una sua parte nelle garanzie bancarie, cosa non inusuale in un'area in cui la finanza pubblica, senza troppi clamori, è intervenuta negli anni passati a sostegno delle numerose banche popolari locali che per anni avevano finanziato gli armatori - molti dei quali travolti dalla crisi - facendo da cinghia di trasmissione tra i piccoli risparmiatori e fondi Kg, che davano l'opportunità di diventare azionisti di singole porzioni di navi operate dalle compagnie di **Amburgo**. Dello stesso modello della “Pollak” oggi circolano, oltre alle unità Dfds, altre due navi della compagnia turca **Ekol**, mentre Onorato ha già in flotta (sotto le insegne della Tirrenia Cargo, dove andrà a operare anche l'ultima arrivata) una nave realizzata a Flensburg nel 2003, la “Massimo Mura”, entrata in flotta nel 2016 ed ex unità della compagnia danese **Nordana** (oggi Weco Roro) sotto il nome di “**Beachy Head**”.

Le ammiraglie della flotta Onorato (sia Tirrenia che Moby) sono ancora Fincantieri, realizzate poco prima che la crisi del 2008 bloccasse le commesse. Le altre due commesse cargo sono in ordine congiunto con **Msc-Gnv** presso i cantieri cinesi Cssc e in consegna a partire dal 2020. Mercoledì sera Vincenzo

Onorato, patron del gruppo, si augurava «future ulteriori collaborazioni» con i cantieri di Flensburg.