



www.ship2shore.it

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

Anno IX, N.20 - Genova, 14 Maggio 2012

www.ship2shore.it

## FERRY

### Grandi Navi Veloci sbarca nel porto di Sète

La compagnia genovese, anche in ragione del tracollo di Comanav-Comarit, è stata autorizzata ad operare due linee regolari tra la Francia e il Marocco



Tre navi di GNV a Genova: la terza, il Fantastico, si sposterà a breve sulle rotte fra Francia e Marocco

Ci sono volute settimane di trattative (S2S n.10/2012) per concludere un business intravisto già tre anni fa (S2S n.10, 23 e 32/2009), ma alla fine Grandi Navi Veloci l'ha spuntata, ottenendo dal Governo

marocchino l'autorizzazione ad avviare due nuove linee ro-pax fra il porto francese di Sète e il paese nordafricano. Più addirittura di quanto sembrasse ipotizzabile ad inizio marzo, quando pareva

che l'unica possibilità fosse un servizio Genova-Barcellona-Tangeri-Sète-Tangeri-Barcellona-Genova: GNV invece opererà da fine maggio le linee indipendenti Sète-Tangeri (inizialmente settimanale e da metà giugno bisettimanale) e Sète-Nador (settimanale), con i traghetti Majestic e Fantastic.

"Le autorità del Regno del Marocco hanno premiato il nostro impegno e la serietà della nostra compagnia: siamo felici di poter rispondere positivamente alle richieste di un mercato che da anni ci conosce, ci apprezza e ci sceglie" ha commentato Ariodante Valeri, direttore

generale di GNV, presente a Tangeri dal 2007 con la controllata Sea Motor Ways. La risposta positiva da parte del Marine Marchande del Ministère de l'Équipement et du Transport, che con GNV avrebbe siglato un accordo annuale, è giunta anche alla luce della crisi della compagnia marocchina Comanav-Comarit, che operava sulle suddette rotte. Come già riportato da S2S, da mesi questa società è alle prese con una seria crisi finanziaria (si parla di circa 30 milioni di euro di debiti), che ha fatto sì che i creditori, fra cui i marittimi, senza stipendio da novembre, ottenessero il sequestro di diverse navi (a Sète sono fermi i traghetti Biladi, Marrakech e Bni Nsar, mentre il Boughaz è bloccato in Spagna), con l'effetto di ridurre drasticamente (e di cancellare nel caso francese) i collegamenti fra Europa e Marocco, proprio alla vigilia del periodo estivo, il più trafficato dell'anno per il rientro della famiglie marocchine emigrate. Ragion per cui le autorità marocchine, ritenendo impercorribili le strade proposte per la ripresa dell'attività di Comanav-Comarit (che è di proprietà dell'armatore Samir Abdelmoula) – la stampa locale ha riferito anche di un piano proposto al

### TOP THREE GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA SETTIMANA SCORSA

1°

**Affonda Deileumar Compagnia di Navigazione**

2°

**La scure di mister Parmalat sugli scali italiani**

3°

**I nuovi ordini di navi scendono ai minimi dal 2005**

riguardo da Jacques Saadé, l'armatore franco libanese cui fa capo il gruppo CMA CGM, in collaborazione con l'ex presidente e direttore generale di Comanav Taoufiq Ibrahim, il dirigente capace nei primi anni 2000 di raddrizzare la situazione dell'ex compagnia di bandiera in vista della sua privatizzazione – hanno affidato le due linee, a seguito di una gara, alla compagnia genovese.

L'incerta sorte di Comanav-Comarit (le due società si fusero nel 2009, S2S n.6/2009) e dei suoi dipendenti è a questo punto l'unico nodo da sciogliere, che potrebbe avere però qualche ripercussione sulla partenza dei servizi di GNV. Secondo quanto riferito da fonti di stampa francesi e marocchine, infatti, i marittimi rimasti a bordo dei tre traghetti fermi a Sète, abbandonati dall'armatore e aiutati a sopravvivere dalle autorità portuali francesi e dall'ITF (International Transport Workers'

segue a pag.2




## INTERMODALE

### Lauritzen (con TX Logistik) raddoppia su Verona

Il Gruppo marittimo danese avvia un nuovo treno veloce Norvegia-Italia

Il gruppo armatoriale danese Lauritzen che si occupa anche, dal 1984, di trasporti intermodali fra Scandinavia e Italia, ha avviato da inizio maggio, in collaborazione con TX-Logistik, un nuovo collegamento bisettimanale fra Halden, in Norvegia presso Oslo, e Verona.

Il direttore Lars Winther Soerensen dalla sede di J. Lauritzen's Efit, in Esbjerg, Danimarca, ne evidenzia i vantaggi: "Il tempo di transito si riduce della metà, vale a dire solo 48 ore, rispetto al trasporto su gomma. A partire dal mese di maggio, iniziamo con 2 corse a settimana; contiamo di aumentare la frequenza fino a 4 corse settimanali nei prossimi mesi. Il concetto di trasporto su binari offre un'alternativa più veloce, più economica e meno nociva per l'ambiente rispetto al trasporto convenzionale su strada".



A seguito di questa iniziativa, Lauritzen sta creando nuovi posti di lavoro nella sede italiana di Isola Rizza, tra Verona e Modena, e sta acquistando 120 semirimorchi nuovi. Ogni treno può portare 26 semirimorchi e ciascuno di essi può caricare fino a 28 tonnellate. La Lauritzen Logistica è quindi in grado di trasportare anche merci pesanti come piastrelle, marmo, metalli, macchinari, elettrodomestici, mobili, vino,

olio e altro. Grazie alla rapidità del collegamento, che viene effettuato senza alcuna sosta da Verona fino alla Norvegia, il servizio è adatto anche per merci deperibili quali frutta, verdura e alimentari di vario genere. Per questo tipo di merci verranno utilizzati containers frigoriferi per il controllo della temperatura durante tutto il viaggio dal magazzino di partenza fino alla destinazione finale.

La Lauritzen Logistica opera da oltre un anno 4 coppie a settimana di treni intermodali dedicati, da Verona a Padborg in Danimarca. Visto il successo che il trasporto intermodale tra Italia e Danimarca ha riscosso, si conta di poter arrivare, con il progetto Italia-Norvegia, a trasportare su rotaia oltre 6.000 semirimorchi all'anno per un fatturato che supererà i 15 milioni di Euro.

Fulvio Quattroccolo

segue dalla prima pagina

Federation), saputo dell'affidamento dei servizi a GNV e dell'imminente arrivo di Majestic e Fantastic, si sarebbero opposti al necessario spostamento delle tre navi, minacciando una protesta violenta. Le stesse fonti hanno riportato che GNV si sarebbe detta disposta a trattare l'impiego di circa il 40% dei 1.300 dipendenti di Comanav-Comarit, ma la notizia non ha

trovato per il momento riscontro presso la compagnia genovese, che ha invece assicurato che Majestic e Fantastic manterranno la bandiera italiana. Oggi (per chi legge) è in programma una riunione fra Prefetto ed esponenti sindacali a Sète per risolvere la situazione.

Andrea Moizo

### Approderà a Genova la nuova ammiraglia di Cotunav

Quest'estate la compagnia tunisina Cotunav porterà a Genova una nuova nave.

Contrariamente agli anni scorsi, quando per i picchi estivi la rotta era servita anche dal traghetto El Venizelos preso a noleggio, a partire dalla fine di giugno Cotunav impiegherà nei collegamenti fra Tunisi, Marsiglia e Genova la nuova ammiraglia della flotta, il luxury ferry Tanit, lungo 210 metri e largo 30, con

stazza lorda di 56.000 tonnellate, in grado di trasportare 3.200 passeggeri e 1.000 automobili a una velocità di 27,5 nodi. Ordinato nel 2010 al cantiere sudcoreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (S2S n.31/2010), Tanit è costato a Cotunav 262 milioni di dollari.

La nave rimpiazzerà il traghetto Habib del 1978, messo in vendita dalla compagnia tunisina come la bulker El Kef.



### ALOT promuove il collegamento Mantova - Norimberga

L'Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (ALOT), in qualità di partner del progetto Transiects - Soluzioni intermodali per il traffico transalpino, ha presentato l'offerta delle infrastrutture dell'Est Lombardia, con particolare attenzione a due azioni: la prima riguarda il progetto di collegamento Mantova - Norimberga, che propone l'hub portuale mantovano quale opportunità per il mercato dell'industria bavarese, anche in sinergia con il sistema idrovioario attestato dai porti del nord Adriatico, in particolare quello di Venezia.



La seconda verte sull'asse est - ovest e sul progetto dell'"Autostrada viaggiante" da Ospitaletto (Brescia) verso il confine italo-sloveno del Friuli Venezia Giulia:

coinvolti in quest'ultima azione anche altri tre partner del progetto, quali Regione Friuli Venezia Giulia, Ministero dei Trasporti Austriaco e Ministero dei Trasporti Sloveno. L'ipotesi proposta su questa tratta è quella del trasporto intermodale per consentire il superamento dell'emergenza causata dai numerosi cantieri attivi sull'A4 per la realizzazione della terza corsia, cantieri che hanno già causato i primi problemi con incidenti e si paventa creeranno ancora maggiori difficoltà con l'aumento del traffico, anche vacanziero, in vista dell'estate.

**T. O. DELTA S.p.A.**  
TERMINAL OPERATOR

## ALOT promuove il collegamento Mantova - Norimberga

L'Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (ALOT), in qualità di partner del progetto Transitects - Soluzioni intermodali per il traffico transalpino, ha presentato l'offerta delle infrastrutture dell'Est Lombardia, con particolare attenzione a due azioni: la prima riguarda il progetto di collegamento Mantova - Norimberga, che propone l'hub portuale mantovano quale opportunità per il mercato dell'industria bavarese, anche in sinergia con il sistema idroviario attestato dai porti del nord Adriatico, in particolare quello di Venezia.



La seconda verte sull'asse est - ovest e sul progetto dell' "Autostrada viaggiante" da Ospitaletto (Brescia) verso il confine italo-sloveno del Friuli Venezia Giulia:

coinvolti in quest'ultima azione anche altri tre partner del progetto, quali Regione Friuli Venezia Giulia, Ministero dei Trasporti Austriaco e Ministero dei Trasporti Sloveno. L'ipotesi proposta su questa tratta è quella del trasporto intermodale per consentire il superamento dell'emergenza causato dai numerosi cantieri attivi sull'A4 per la realizzazione della terza corsia, cantieri che hanno già causato i primi problemi con incidenti e si paventa creeranno ancora maggiori difficoltà con l'aumento del traffico, anche vacanziero, in vista dell'estate.