

Traffici ro-ro, Gnv raddoppia la Genova-Barcellona-Tangeri

La Majestic affiancherà Excelsior: due partenze settimanali per cavalcare la crescita dei traffici con il Maghreb

GENOVA. Aldo Grimaldi alla conquista del Mediterraneo. Raddoppia la frequenza del Genova-Barcellona-Tangeri di Grandi Navi Veloci, società fondata dall'armatore genovese e oggi controllata in maggioranza dal fondo Investitori Associati. Dal prossimo 26 maggio la "Majestic" affiancherà la "Excelsior" sulla tratta che unisce il capoluogo ligure al Marocco. È uno degli effetti del forte aumento di transiti da e per il Nord Africa, mercato su cui si appuntano le speranze degli operatori in questa fase di declino dei traffici con il Far East. Con l'aggiunta che sulle tratte mediterranee alle merci si affianca il trasporto delle persone. Fra Genova e il Maghreb i passeggeri sono passati da 248 mila nel 2004 a 410 mila nel 2009. E così la compagnia genovese ha deciso di rafforzare la linea nata 18 mesi fa.

Le partenze settimanali diventano così due. A quella tradizionale del sabato, operata dall'"Excelsior", si aggiunge la partenza del martedì della "Majestic". Da Tangeri la nave partirà al giovedì. La "Majestic", circa 32 mila tonnellate di stazza lorda, viaggia a 23 nodi e trasporta 1800 passeggeri. La nave ha inoltre 1.860 metri lineari di garage per i mezzi pesanti, auto e caravan. Il bilancio della linea Genova-Barcellona-Tangeri per il 2008, il primo anno completo di cui si possono valutare i dati, è stato di 62 mila passeggeri e circa 30 mila metri lineari di mezzi pesanti trasportati. Nel primo trimestre del 2009 c'è stato un aumento rispetto all'anno scorso, sia per i passeggeri sia per le merci, nonostante la crisi. L'introduzione



La motonave Majestic in navigazione

della seconda nave consentirebbe infatti, secondo le stime di Gnv, di risparmiare 100 milioni di tonnellate di carburante, eliminando dalle strade di Italia, Francia e Spagna 120 mila automezzi.

Il nodo intermodale di Tangeri sta crescendo di importanza grazie alla costruzione dell'hub di transhipment Tanger Med, inaugurato la scorsa estate con l'arrivo delle prime navi di Maersk. Tanger Med non è però solamente un banchina per il trasbordo. Il progetto prevede lo sviluppo alle spalle delle banchine di un'enorme zona logistica e industriale che dovrebbe fare da catalizzatore per l'intera economia del Nord Africa. In Spagna se ne sono già accorti.

L'Autorità portuale di Barcellona ha intenzione di partecipare alla gestione di una fetta della piattaforma intermodale. Algeciras, che pure ri-

schia di perdere una parte dei suoi container a favore di Tangeri, ha capito che assieme al porto concorrente può costituire un sistema congiunto, una sorta di ponte, per il passaggio delle merci fra Africa ed Europa.

Nel 2008 l'Italia era il terzo fornitore del Regno del Marocco, soprattutto nel comparto delle macchine e delle apparecchiature industriali. Nel primo semestre 2008 le vendite italiane sono aumentate del 30 per cento rispetto al 2007. Con un incremento del 66 per cento si conferma saldamente al primo posto delle vendite italiane il settore delle macchine e delle apparecchiature meccaniche.

Di rilievo anche il comportamento delle macchine ed apparecchiature elettriche (+37 per cento) e il settore agroalimentare.

ALBERTO GHIARA