

## Saremar pronta a sbarcare sul continente

Fra incertezze operative e polemiche roventi prende corpo il progetto armatoriale della Regione Sardegna per far fronte al caro traghetti

Settimana lunghissima per il progetto della Regione Sardegna di contrastare il caro-traghetti utilizzando la Saremar, la compagnia ex controllata di Tirrenia passata nelle mani della Regione, per avviare alcuni collegamenti fra l'isola e il continente (S2S n.4 e15/2011).

Partiamo dal piano della Regione, ancora parzialmente avvolto dal mistero. Di certo c'è che l'ente ha bandito con un avviso pubblico la ricerca di un broker in grado di procurargli navi adatte, anche se non sono chiare esattamente le specifiche ritenute necessarie. A confermarlo è proprio un broker, rivelando come fra le navi già proposte all'ente ci siano anche alcune unità della serie Visentini. Possibile che il riferimento sia alle navi appena restituite da T-Link: Akeman Street (costruita nel 2009, 880 passeggeri, 107 cabine, 2.250 metri lineari di garage) battente bandiera italiana e di proprietà di Visemar e la gemella Watling Street, di proprietà di Epic Shipping e battente bandiera inglese. Un dettaglio, quello della bandiera, che potrebbe avere una certa rilevanza in termini di occupazione del personale di Saremar – anche se, a quel che pare (a parte



alcune dichiarazioni estemporanee e non coordinate alla stampa sarda, la Regione non ha fornito notizie ufficiali), i contratti di noleggio saranno a scafo armato – e di velocità delle procedure burocratiche. La tempistica dell'operazione, infatti, gioca un ruolo importante e, al riguardo, è da segnalare l'avviso apparso da qualche giorno sul sito di Saremar, che recita: "Si informa l'utenza che il servizio viaggi di linea tra la Sardegna e il Continente gestito dalla Saremar avrà inizio intorno alla metà di giugno. Per l'emissione dei biglietti stiamo provvedendo ad organizzare la rete di vendita".

Grande incertezza anche su quante e quali linee Saremar effettuerà. A seconda del contesto sono state ipotizzate varie combinazioni fra la Olbia – Genova, Porto Torres – Genova, Porto Torres – Vado Ligure, Olbia – Civitavecchia, Olbia – Napoli, Olbia – La Spezia, Olbia – Marina di Carrara, Golfo Aranci – Civitavecchia. Ma ad oggi nessuna Autorità Portuale ha

fatto sapere di aver ricevuto richieste di disponibilità di accosti (neppure quelle di Civitavecchia e Genova – Stazioni Marittime, direttamente contattate), con l'eccezione di quella di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, il cui presidente Paolo Piro ha ammesso di aver ricevuto da Saremar una domanda di informazioni sui tre porti, senza però specificazione della fascia oraria. Anche Euan Lonmon, amministratore delegato di Forship, che gestisce il terminal di Vado Ligure, ha confermato di aver "ricevuto una richiesta e di aver dato disponibilità qualora vi sia compatibilità con l'attuale situazione di occupazione delle banchine".

Lonmon, inoltre, in veste di amministratore delegato di Corsica Ferries Italia, nei giorni scorsi è stato sentito, così come i vertici di GNV e Moby, dalla Commissione Trasporti della Camera, interessata – in Sardegna è imminente una tornata

segue a pag.4

## Il porto di Savona arriva in Germania

Speciale di Ship2Shore dedicato allo scalo ligure in vetrina al Transport Logistic di Monaco

Il porto di Savona punta sull'intermodalità per conquistare il mercato del centro Europa.

Ship2Shore ha dedicato allo scalo guidato dal Presidente Rino Canavese un supplemento speciale in vista della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, dove Savona sarà presente insieme alle altre Autorità Portuali liguri e a numerose aziende nazionali del settore logistica e trasporti. Oltre 20 pagine a colori in italiano e in inglese nel quale trovano spazio interviste sia ai principali attori dell'economia portuale savonese che ai protagonisti delle strutture retroportuali di Rivalta, Mortara e Mondovì, elette come *inland terminals* delle banchine portuali del Ponente ligure.

Il presidente dell'Autorità Portuale è fermamente convinto dell'importanza di trasferire quote crescenti dei traffici dalla gomma al ferro investendo sul potenziamento dei collegamenti intermodali dal porto ai retroporti. "Questa non è solo la sfida di Savona, ma di tutti gli scali italiani che intendano conquistare quote di mercato non solo nel Nord Italia, ma anche in Svizzera e in Germania" spiega il numero uno dell'Authority nell'intervista che apre il supplemento speciale.

Perfetta sintonia con la visione strategica di sviluppo predicata da Canavese viene espressa anche dalle locali associazioni di categoria, cui è stata data voce in questo

Gli Speciali di Ship2Shore: [www.ship2shore.it](http://www.ship2shore.it) SHIP2SHORE

**Savona: porto e hinterland logistico**  
**Savona: port and logistic hinterland**

Numero 16, supplemento al n.19/2011 del 9 Maggio 2011 - Direttore Responsabile: Angelo Scorza



supplemento speciale tramite i rispettivi presidenti: Alessandra Orsero per gli agenti marittimi, Giorgio Blanco per i terminalisti e Giancarlo Porretti per gli utenti portuali.

Lo Speciale curato dalla redazione di Ship2Shore si conclude poi con una sezione dedicata agli *inland terminals* nel quale trovano spazio un articolo sull'Interporto di Rivalta Scrivia e le interviste ad Antonio Colnaghi (consigliere di amministrazione del Polo Logistico di Mortara) e a Valter Lannutti (presidente dell'omonimo gruppo cuneese).

