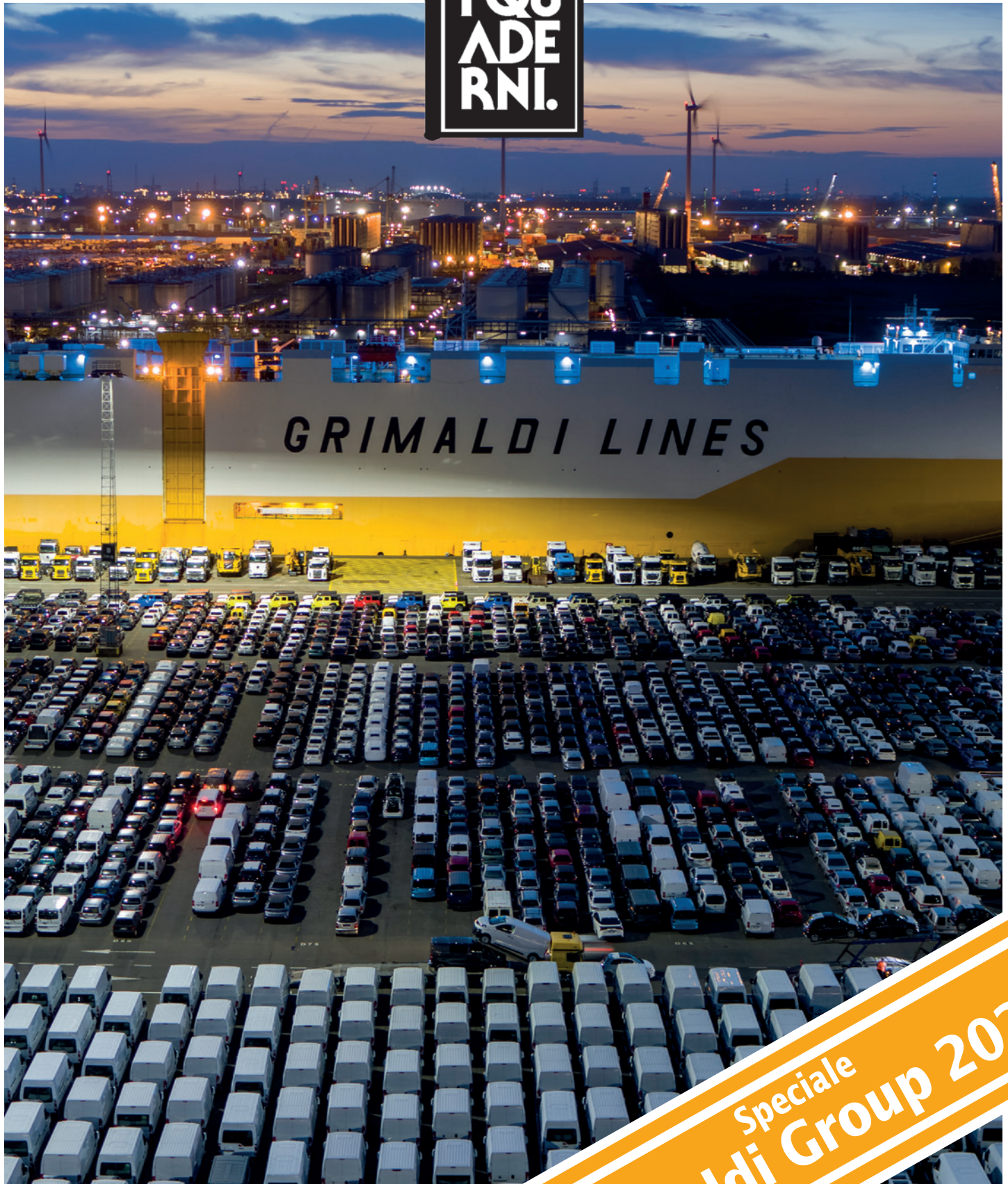


LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



Speciale
Grimaldi Group 2022

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



SOMMARIO

- 5 Lo shipping mondiale, oggi e domani
- 9 La flotta Grimaldi
- 11 Investire sempre di più
- 13 Guardare anche a Oriente
- 15 Il grande network passeggeri
- 17 Terminal Catania, obiettivo raddoppio
- 18 Il terminalismo ad Anversa

LA GAZZETTA  MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

 **USPI** Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
«LA GAZZETTA MARITTIMA»
n° 97 del 21 Dicembre 2022 - P.I. 45%

Perché “Navigare necesse est”

Ci fa particolarmente piacere chiudere quest'anno 2022, per tanti aspetti drammatico, con un Quaderno dedicato tutto al positivo: lo sviluppo di una flotta mercantile italiana che, non certo avulsa dalle problematiche del mondo, è comunque oggi al vertice assoluto del suo settore. E nella migliore delle tradizioni italiane - ribadisco volentieri questo termine: italiana - è nata, cresciuta, potenziata in un ambito familiare: dove anche i manager “esterni” alla famiglia in senso stretto sono “grimaldizzati” per spirito e vocazione.

Non dovrei aggiungere niente a quanto, nell'intervista che segue questa mia introduzione, ci dice Emanuele “Manuel” Grimaldi. Che con grande lucidità ci fornisce un quadro dello shipping, mondiale e anche nazionale. Del resto la sua nomina a presidente mondiale dell'ICS non è che una conferma dei massimi livelli raggiunti. E se in tempi “normali” le presidenze dei grandi network possono andare anche a chi vanta solo titoli onorifici, oggi è necessario ricorrere al massimo delle competenze e delle capacità. Come dice il vecchio detto marinaro: le àncore e i timonieri si valutano nella burrasca.

Ci piace dunque scrivere della flotta Grimaldi, dei programmi Grimaldi, dei successi Grimaldi e di come Manuel Grimaldi e i suoi stanno combattendo nella burrasca mondiale; tra guerre,

inflazione, altalena dei noli, scontro di culture e di dottrine economico-politiche. Senza dimenticare la cultura, che è il seme di ogni grande impresa. Il gruppo ha da anni un giornale, "Mare Nostrum" che la dice lunga già dal titolo. Ogni anno dedica al mondo degli appassionati splendide strenne natalizie costituite da volumi sulle grandi civiltà marinare dell'Italia (quest'anno la protagonista è Amalfi). Ogni anno lancia un concorso tra giornalisti sui temi delle Autostrade del Mare con una giuria esterna, fatta da uomini della penna e del pensiero. Per insegnare, sviluppare, guidare: cultura, appunto.

Non serve dunque riallacciarci al glorioso passato della mariniera italiana, con le quattro repubbliche marinare che dominavano il Mediterraneo, per ricordare agli immemori che il nostro è un Paese - mi viene da scrivere che è una Patria - profondamente legato al mare. Già duemila e più anni fa l'impero di Roma, nato come potenza terrestre, aveva capito che senza andar per mare con i commerci - e difendendo i commerci - una Nazione non poteva andare lontano. "Navigare necesse est, vivere non necesse" scriveva forse con un'enfasi un po' troppo spinta Gneo Pompeo ai suoi marinai. Diciamo più prosaicamente che è necessario navigare per vivere. Specialmente oggi in un mondo globalizzato dove è essenziale la capacità di essere velocemente dove nascono le merci e dove si esprimono i bisogni...

Nelle pagine che seguono ci sono, oltre alle relazioni su quanto il gruppo Grimaldi ha fatto, sta facendo e prossimamente farà, anche alcuni incisi che entrano in profondità sulle trasformazioni del mondo in cui viviamo. L'impegno per la transizione energetica in atto non impedisce a Manuel Grimaldi e ai suoi di ricordare che non si tratta di un ballo a Corte: la realtà, è dura, la competizione è aspra. E chi gabella soluzioni definite e definitive fa finta di non capire che, come dice il presidente Grimaldi nell'intervista che segue, la grande sfida in corso va avanti ancora per tentativi. "Parliamo di qualcosa che non esiste ancora" ricorda a chi ritiene di avere già in tasca i carburanti green "assoluti" come ammoniaca e idrogeno. Tradotto in termini meno diplomatici, vuol dire che chi prende tempo, aspettando questi ultimi carburanti, non fa né il proprio dovere né aiuta davvero a ridurre le emissioni dannose all'ambiente. L'esempio concreto sono le navi "green" della serie Eco: sono al meglio di quanto la tecnologia oggi consente in termini di realismo. E quando arriveranno le soluzioni di cui tanto si parla nei convegni, ma che ancora stanno impegnando i laboratori di tutto il mondo, saranno pronte al balzo successivo. La qualifica di "Ammonia Ready" data del RINA ai nuovi ordini del gruppo Grimaldi spiega meglio di ogni discorso.

Dunque, avanti tutta e grazie a nome dell'Italia e dei nostri figli e nipoti.

Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA AD EMANUELE GRIMALDI PRESIDENTE DI ICS

Lo shipping mondiale, oggi e domani

Presidente, il ruolo di numero uno degli armatori mondiali nell'ICS non è solo prestigio all'Italia ma anche riconoscimento dell'operato del suo Gruppo. E insieme una enorme responsabilità...

È senz'altro un grande onore per me essere il primo italiano al timone dell'ICS, oltre che una grande responsabilità, in un momento così critico per il nostro settore. Sono particolarmente onorato di poter continuare il grande lavoro svolto in tutti questi anni dal mio predecessore Esben Poulsson.

Le sfide dell'associazione per i prossimi



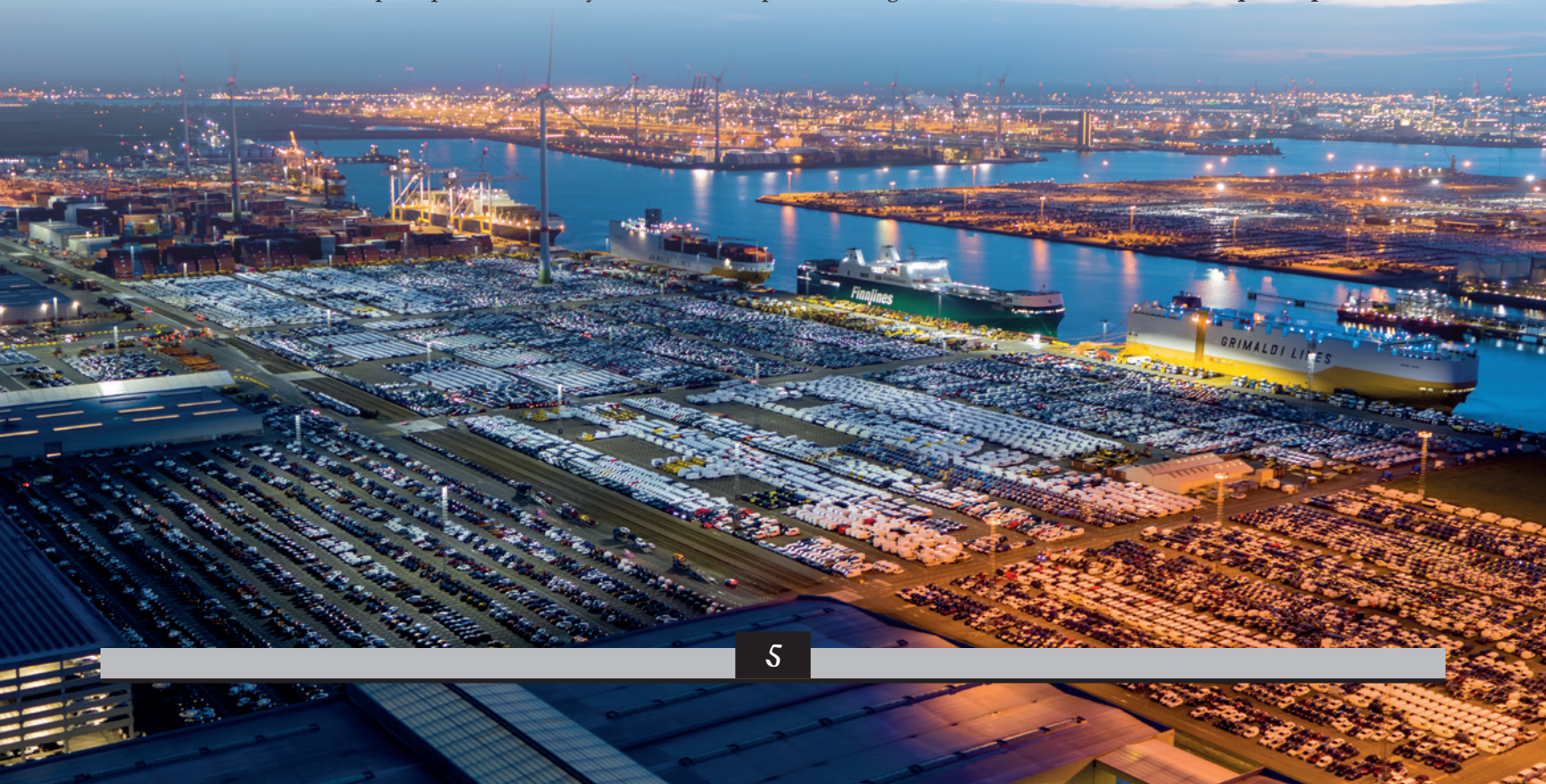
Emanuele Grimaldi

anni sono molteplici: decarbonizzazione, il benessere dei marittimi, cybersecurity, contrasto alla pirateria, digitalizza-

zione, e tante altre.

L'argomento principe è quello delle emissioni dove siamo fortemente impegnati nel raggiungimento dell'obiettivo di zero emissioni entro il 2050. In questo senso lo shipping non rappresenta un problema ma, piuttosto, un'opportunità. Già adesso il trasporto marittimo consente un significativo risparmio di emissioni per tonnellata trasportata rispetto a tutte le altre modalità di trasporto. Ma dobbiamo fare ancora meglio.

La guerra in corso in Ucraina, l'attuale congiuntura economica, la crisi energetica, il contesto nel quale opera il setto-





MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

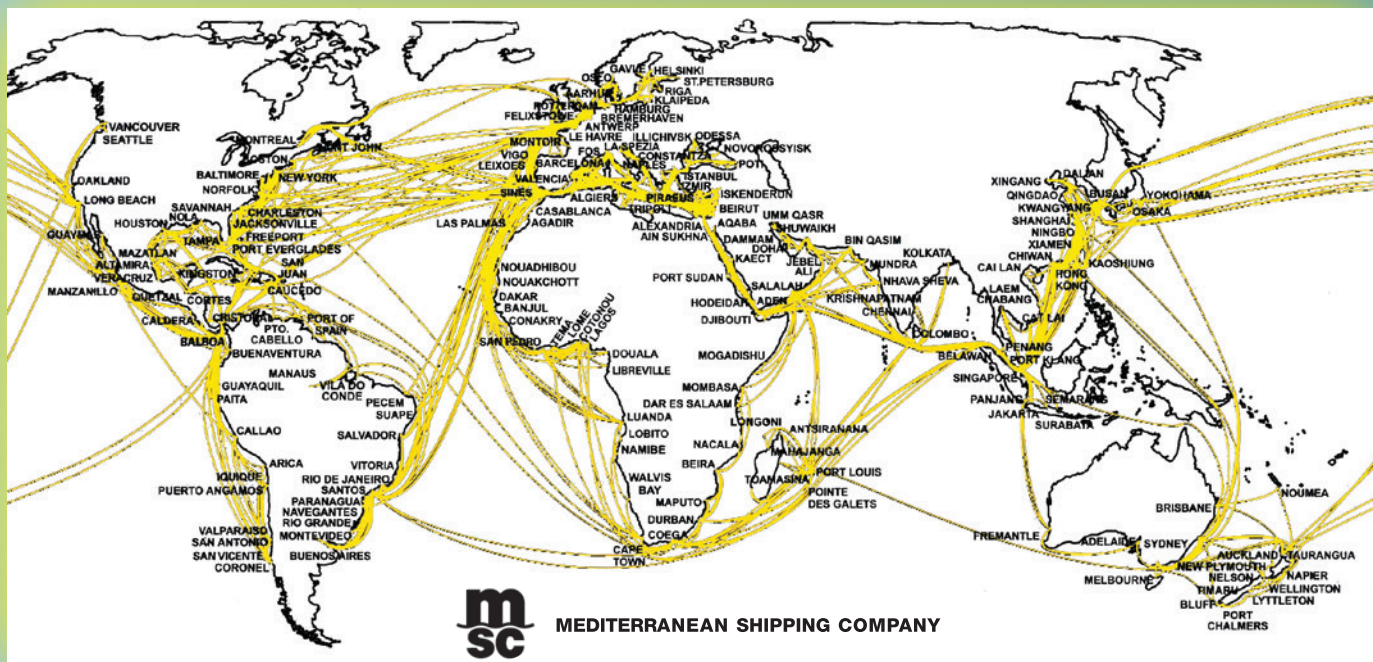
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

re marittimo non è dei migliori.

È indubbio che viviamo tempi molto difficili da tutti i punti di vista dovuti a fattori geopolitici ed alla congiuntura economica.

I marittimi russi ed ucraini insieme rappresentano il 14% del personale navigante a livello mondiale, con le logiche conseguenze negative derivanti dal conflitto in corso sulla possibilità di utilizzare questo importante bacino di forza lavoro.

La crisi energetica, strettamente legata ad un'inflazione galoppante, incide negativamente sulle attività di tutti gli operatori del settore. Solo chi opera in modo realmente efficiente riuscirà a superare questa fase così difficile.

La "rivoluzione green" che anche l'IMO ha sposato comporta un ricambio delle tecnologie nella motorizzazione navale. Il suo gruppo ha percorso gli eventi con le "Eco" e sta continuando a segnare la strada, ma non sembra che sul piano delle normative mondiali ci sia ancora una totale chiarezza: cold ironing, motori a gas GNL, elettrici ibridi, idrogeno, addirittura utilizzo di speciali vele ausiliarie...

Ritengo che la soluzione non verrà da un'unica tecnologia ma da un mix. Oggi viviamo una fase di transizione energetica e non esiste, per ora, una sola soluzione al problema della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Attualmente una grande nave, che sia da carico o passeggeri, non si può muovere su lunghe distanze con carburante a zero emissioni, non è stata ancora trovata la soluzione a questa grande sfida.

Quando parliamo di ammoniaca o idrogeno pulito come carburanti che azzerano le emissioni a effetto serra, parliamo di qualcosa che non esiste ancora. Per questo occorre continuare a promuovere in modo concreto la ricerca sui carburanti alternativi, sul loro impiego, e sulla relativa produzione e distribuzione.

Il nostro Gruppo ha già fatto le sue scelte per questa fase di transizione raggiungendo gli obiettivi del 2050 con 30 anni di anticipo. Puntiamo alla massima efficienza energetica combinando soluzioni di idrodinamica, di riduzione del

consumo di energia, di digitalizzazione, di ottimizzazione delle rotte servite, ecc. L'obiettivo è quello di ridurre il consumo di carburante delle nostre navi e il loro conseguente impatto ambientale e contemporaneamente trasportare più merce.

Oggi posso dire che la nostra flotta è tra le più efficienti al mondo in termini di emissioni di CO2 per unità di carico trasportata. Ma il nostro impegno per una maggiore efficienza energetica non si ferma qui e lo dimostrano i nostri nuovi investimenti in tonnellaggio sempre più all'avanguardia.

Le Autostrade del mare, di cui siete stati precursori, soffrono in particolare dell'inadeguatezza dei terminal portuali nei porti storici, come insegna il caso Livorno. Soluzioni, che non siano fantascienza?

È evidente che le infrastrutture portuali non si sono adeguate ai volumi sempre crescenti movimentati attraverso le autostrade del mare. In vari porti, specialmente in Italia, si stanno creando veri e propri colli di bottiglia che mettono a rischio l'ulteriore crescita di questa modalità di trasporto, a scapito del commercio nazionale ed internazionale. L'adeguamento dei pescaggi, delle banchine e dei piazzali è troppo lento, spesso per lungaggini burocratiche o mancanza di fondi.

Il problema si acuirà a causa del processo di reshoring che sta riportando in Europa, ed ovviamente anche in Italia, vari stabilimenti che finora si trovavano in altri continenti.

Attualmente vi sono diversi casi di spazi portuali inutilizzati da operatori terminalisti, alcuni dei quali si limitano a godere di rendite di posizione.

La soluzione non può che passare da una gestione più efficiente degli spazi portuali, assegnando questi ultimi a chi si impegna seriamente a sviluppare traffici.

Uno dei problemi dell'armamento, non solo italiano, sembra essere la carenza di personale. In Italia poi si accusa il sistema scolastico, con gli ex istituti nautici resi "ibridi" e meno votati al mare, di accentuare la carenza di vocazioni.

Altri paesi risolvono con personale straniero. È una strada?

La carenza di personale marittimo sta creando forti problemi al nostro settore. Abbiamo grosse difficoltà ad attrarre giovani che vogliono seguire la carriera a mare.

Dobbiamo innanzitutto puntare a rendere questa professione più attraente per i nostri giovani. A questo proposito, per esempio, sarebbe utile ridurre i costi di accesso alla professione e promuovere maggiormente la consapevolezza delle opportunità che riservano le carriere di bordo, specialmente alle risorse più valide e qualificate.

Intanto, per facilitare l'avvicinamento e la fidelizzazione alle carriere di bordo, il nostro Gruppo si è mosso con una serie di incentivi di carattere sia economico che gestionale che migliorano ulteriormente le condizioni di lavoro dei membri degli equipaggi. Parallelamente, ci siamo resi promotori di modifiche al quadro normativo in vigore che lo rendano più rispondente alle esigenze dell'armamento e a quelle dei lavoratori stessi.

Quali sono le Sue aspettative per i prossimi anni circa lo shipping?

Sono di natura un ottimista e perciò ritengo che il nostro settore riuscirà ad affrontare con successo le sfide che ha davanti. In particolare, ci sono alcuni segmenti piuttosto promettenti, come quello del trasporto di veicoli.

Nel settore automotive stiamo infatti vivendo una vera rivoluzione con la produzione sempre maggiore di veicoli elettrici, in particolare negli stabilimenti asiatici, con la conseguente crescita della richiesta di servizi di trasporto transoceanici.

In questa fase di transizione energetica, occorre però stare molto attenti dal punto di vista normativo a non disincentivare l'uso del trasporto marittimo con l'introduzione di nuove tasse che potrebbero compromettere la competitività dello shipping rispetto al trasporto su gomma: si tratterebbe di un enorme passo indietro nel cammino verso il trasporto sostenibile che non possiamo assolutamente permetterci.



Labromare



Studio Capras Livorno

AMBIENTE SOSTEGNO DIFESA
TUTELA RISPETTO PROTEZIONE
NATURA PREVENZIONE SUPPORTO
ASSISTENZA TERRITORIO
SALVAGUARDIA PARTECIPAZIONE

EMERGENZE h24 365 gg
tel. 337-710443



Labromare

S.R.L.

LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax +39 0586 - 409748
www.labromare.it



La flotta Grimaldi

La flotta del Gruppo Grimaldi è composta da circa 130 navi di proprietà, con un'età media significativamente inferiore alla media del settore nonché alla vita utile delle navi. Si tratta di unità moderne e tecnologicamente all'avanguardia, impiegate su servizi di linea regolari in un network che collega oltre 140 porti in 50 Paesi e 5 continenti.

Negli ultimi anni il Gruppo ha investito fortemente nel rinnovamento e nel potenziamento della sua flotta, innanzitutto progettando e commissionando la costruzione di nuove unità altamente performanti e dal ridotto impatto ambientale. Parallelamente, numerose navi già operative sono state oggetto di importanti lavori di riconversione green. Tra i principali interventi tecnici volti alla riduzione delle emissioni nocive si possono menzionare l'applicazione di pitture siliciche anti-vegetative non tossiche, l'upgrade e l'ottimizzazione dei sistemi di propulsione, la riprogettazione delle linee d'acqua del bulbo, l'installazione di impianti di depurazione dei gas di scarico.

Circa l'80% delle navi del Gruppo è dedicata al trasporto di sole merci fra Europa, Vicino ed Estremo Oriente, America Settentrionale e Meridionale ed Africa. Le restanti unità sono invece impiegate per il trasporto misto di merci e passeggeri in Europa (Mar Mediterraneo, Mar Baltico e Mare del Nord).

Di seguito le principali categorie di navi di navi operate dalle compagnie del Gruppo Grimaldi:

- Navi ro-ro per i collegamenti marittimi di corto raggio (short sea), dedicate principalmente al trasporto di merci rotabili ed autovetture e operanti regolarmente nel Mediterraneo, nel Mar Baltico e nel Mare del Nord. A questa categoria appartengono anche le unità ice class di Finnlines, progettate appositamente per navigare anche quando la superficie del mare è ghiacciata.
- Navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) e ro-ro multipurpose, progettate per garantire la massima flessibilità ed imbarcare



La nave Grande Mirafiori.

qualsiasi tipologia di merce rotabile (camion, trattori, autobus, scavatrici, ecc.) e carichi di grandi dimensioni (vagoni ferroviari, elicotteri, ecc.). Queste navi sono impiegate prevalentemente nel Mar Mediterraneo nell'ambito del network Euromed nonché nei traffici tra Europa e Nord America e tra Estremo Oriente ed Europa.

Negli ultimi cinque anni, il Gruppo Grimaldi ha preso in consegna ed impiegato sulle proprie rotte dieci nuove navi PCTC altamente innovative che si distinguono per dimensioni, flessibilità ed efficienza.

- Navi con-ro e ro-ro multipurpose per il trasporto di container e rotabili sulle rotte oceaniche. Grazie alla combinazione delle rampe di poppa e delle gru sul ponte di coperta sono capaci di caricare in modo indipendente e contemporaneamente diverse tipologie di merci.

Appartengono a questa categoria tutte le navi di ACL, operative tra il Nord America ed il Nord Europa, ed altre navi del Gruppo impiegate sulle rotte che collegano l'Europa, la costa orientale dell'America e l'Africa Occidentale.

A febbraio 2021, il Gruppo Grimaldi ha commissionato la costruzione di sei nuove navi ro/ro multipurpose della nuova classe G5 per il trasporto di rotabili e container. Le nuove navi saranno consegnate tra i primi mesi del 2023 e la fine del 2024 e saranno impiegate tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale.

- Navi ro-pax per il trasporto misto di merci e passeggeri, operative con i brand Grimaldi Lines, Minoan Lines e Finnlines tra Mar Mediterraneo, Mar Baltico e Mare del Nord. Con una flotta composta perlopiù da moderni e confortevoli traghetti, da cruise ferry e da un lussuoso catamarano, il Gruppo trasporta carichi rotabili, automobili e passeggeri tra i principali scali europei.

Le iniziative di miglioramento della flotta hanno recentemente riguardato anche le due ammiraglie della flotta ro-pax del Gruppo. I due cruise ferry di ultima generazione Cruise Roma e Cruise Barcelona – entrambi entrati in servizio nel 2008 – hanno subito nel 2019 importanti interventi di allungamento ed ammodernamento che ne hanno ulteriormente incrementato l'efficienza energetica e le hanno rese le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia Zero Emission in Port®. Infatti, grazie all'installazione di mega batterie agli ioni di litio che vengono ricaricate durante la navigazione, tutti i carichi elettrici della nave durante la sosta in banchina possono essere alimentati prelevando l'energia da tali batterie e senza la necessità di attivare alcun motore a combustione interna.

Ognuna delle due unità gemelle può attualmente trasportare fino a 3.500 passeggeri, 3.700 metri lineari di carico rotabile e 271 auto per ogni viaggio effettuato. Le navi dispongono di cabine climatizzate con servizi privati, junior suite, owner's suite e poltrone. Tra i servizi offerti agli ospiti ci sono il ristorante à la carte, due self-service, la caffetteria, la piscina con bar e fast food, la discoteca, il salone SMAILA'S con intrattenimento musicale, il casinò, il centro benessere, la saletta giochi per bambini, la sala per conferenze e gli alloggi per animali domestici.

Infine, a dicembre 2019 Finnlines ha finalizzato un nuovo ordine per la costruzione di due unità ro-pax, che saranno consegnate per il 2023. Queste nuove navi, che inaugureranno l'innovativa classe Superstar, saranno più grandi e tecnologicamente più evolute delle esistenti unità appartenenti alla Star Class. In particolare, questo investimento è finalizzato ad aumentare l'efficienza energetica e a ridurre ulteriormente le emissioni generate dalle attività di trasporto nel Mar Baltico, elevando al tempo stesso la qualità dei servizi offerti ai passeggeri della compagnia.



Investire sempre di più

Negli ultimi anni il Gruppo Grimaldi ha investito fortemente nel rinnovamento e nel potenziamento della sua flotta, innanzitutto progettando e commissionando la costruzione di nuove unità altamente performanti e dal ridotto impatto ambientale. Tra queste ci sono innanzitutto le navi ro-ro ("roll on - roll off", ossia dedicate al trasporto di merci rotabili) ibride appartenenti alla classe GG5G - Grimaldi Green 5th Generation. Grazie al loro design unico, queste navi non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche tra le più ecofriendly. Rispetto alle navi della precedente generazione, sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata: nonostante possano trasportare il doppio del carico sui loro ponti (7.800 metri lineari di unità rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili), a parità di velocità consumano la stessa quantità di carburante. In più, mentre sono ferme in banchina le navi GG5G utilizzano l'energia elettrica immagazzinata in mega batterie al litio da 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari: in questo modo, raggiungono l'obiettivo "Zero emission in port". A bordo delle navi GG5G sono inoltre installati impianti di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. La consegna delle dodici navi GG5G si è conclusa nel 2022 ed esse sono impiegate nel Mediterraneo e nel Nord Europa. Nel contempo, due navi aggiuntive sono state commissionate al cantiere lo scorso settembre.

Nel 2021 sono stati firmati i contratti per la costruzione di sei nuove navi ro-ro multipurpose che inaugureranno una nuova classe denominata "G5". Il loro design, frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela, permette di raddoppiare la capacità di carico alla serie precedente e trasportare simultaneamente ben 4.700 metri lineari di merci

rotabili, 1800 CEU (Car Equivalent Unit) e 1.900 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Le navi "G5" si distingueranno, inoltre, per l'adozione di numerose soluzioni tecnologiche innovative finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale, tra cui la predisposizione per la fornitura di energia elettrica da terra durante la sosta nei porti equipaggiati di tale infrastruttura ed i sistemi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. La consegna delle sei navi commissionate è prevista tra i primi mesi del 2023 e la fine del 2024.

Dal prossimo anno ci saranno grandi novità anche per i clienti del Gruppo che viaggiano o trasportano merci tra Finlandia e Svezia. Le navi ro-pax ibride Finnsirius e Finnscanopus della nuova classe Superstar, destinate alla società controllata Finlines, avranno una capacità di circa 300 camion, 200 auto e 1.100 passeggeri - un aumento del 20% rispetto alle navi della precedente classe Star. Inoltre, disporranno di tecnologie all'avanguardia per la riduzione delle emissioni, tra cui la fornitura di energia da terra, il recupero del calore residuo, un pacco batteria ad alta capacità, ormeggio automatico, sistemi di air lubrication, depurazione dei gas di scarico e trattamento delle acque zavorra. Infine, con cabine confortevoli, ampi spazi pubblici e servizi di bordo migliorati, le navi offriranno ai passeggeri un'esperienza di viaggio completamente nuova.

Infine, Grimaldi ha recentemente firmato la commessa per la costruzione di 10 nuove navi car carrier (dedicate al trasporto di automobili), dalla capacità di 9.000 CEU. L'accordo prevede l'opzione per ulteriori cinque unità, per un investimento complessivo di circa 1 miliardo di euro. Le navi hanno la notazione di classe Ammonia Ready dal Rina, che certifica che sono state ideate e saranno costruite per essere convertite in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile marino. Inoltre, anche queste navi saranno dotate di mega batterie al litio, oltre a pannelli solari e collegamento a terra, che consentiranno loro di raggiungere l'obiettivo Zero Emission in Port®. Le altre principali innovazioni tecnologiche installate a bordo sono il sistema di Air Lubrification, una propulsione innovativa e un design dello scafo ottimizzato, che mirano a ridurre l'impatto ambientale. La consegna delle cinque navi commissionate è prevista tra il 2025 e la fine del 2026.



La nave Grimaldi Eco Valencia.

SORIME

Via delle Corallaie n. 8 - 57121 Livorno - Tel. Fax 0586 409695 - E-mail: sorimesrl.livorno@gmail.com

Società riparazioni meccaniche veicoli industriali

**Furgoni attrezzati per il recupero
e assistenza stradale**

**Concessionaria D-TEC
numero uno al mondo nel semirimorchio allungabile**

Compravendita veicoli nuovi e usati

**Officina autorizzata alle revisioni
con banco prova privato**

Noleggio veicoli industriali

Consulenza al trasporto

Trasporto conto terzi



Guardare anche a Oriente

Dopo aver ampiamente consolidato la sua posizione di leader nel mercato dei trasporti marittimi e della logistica nel Mediterraneo, in Nord Europa, nell'Africa Settentrionale ed Occidentale e nella costa Orientale dell'America, Grimaldi sta allargando i suoi orizzonti guardando a Oriente.

In risposta al forte interesse dimostrato da diverse case automobilistiche, il gruppo partenopeo ha impiegato ben nove delle sue moderne navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) su viaggi tra l'Europa, il Nord Africa, il Vicino e l'Estremo Oriente. Gli scali effettuati dallo scorso agosto e quelli già pianificati fino

al prossimo inverno includono i principali porti di Corea del Sud, Singapore, Cina, Giappone, Australia, Indonesia, Taiwan, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, collegati con efficienza ai principali porti mediterranei e nordeuropei.

Un'anticipazione del successo di questi collegamenti era stata già registrata nei primi mesi del 2022: appena uscite dai cantieri Jinling di Nanjing (Cina), durante i loro viaggi inaugurali, nove delle nuovissime navi ro-ro ibride della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) hanno trasportato migliaia di auto nuove dalla Cina verso l'Europa.



La nave PCTC (Pure Car & Truck Carrier) Grande New York ad Haifa.

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



Il grande network passeggeri

Grimaldi Lines ha recentemente annunciato un'importante novità in termini di collegamenti marittimi. È stata infatti inaugurata lo scorso 17 ottobre la nuova linea Napoli-Palermo e viceversa, che prevede tre partenze settimanali notturne in entrambe le direzioni. La nuova linea Napoli-Palermo permette di ampliare il network di collegamenti verso la destinazione Sicilia, da sempre centrale nella programmazione di Grimaldi Lines, e di consolidare la presenza nel porto di Napoli. Ad effettuare il servizio è la M/n Cruise Ausonia, che può trasportare oltre 1.800 passeggeri per ogni viaggio, offrendo loro la possibilità di soggiornare in cabine di tipologia interna, esterna e superior. La nave è dotata di tutti i servizi necessari a rendere piacevole la traversata: ristorante à la carte, self-service, bar e caffetteria, piscina esterna con solarium e area giochi per bambini.

Volendo fare un resoconto della stagione appena trascorsa, l'andamento delle prenotazioni estive, con ottime performance sulle maggiori isole, ma in buona crescita anche per le linee internazionali, ha messo in evidenza una nuova tendenza italiana: la domanda, che tradizionalmente si concentrava sulle partenze dei mesi di luglio e agosto, è aumentata significativamente anche per giugno e settembre. In tal senso, l'utenza ha mostrato di apprezzare la politica tariffaria di Grimaldi Lines flessibile e targettizzata, che non si limita all'Advance Booking, ma propone promozioni speciali a tempo in ogni periodo dell'anno. Il diffuso desiderio di vacanza e il ritorno al viaggio hanno consentito a Grimaldi non solo una crescita a due cifre rispetto al 2020 e al 2021, ma anche un evidente ritorno ai volumi pre-pandemici, con risultati addirittura superiori a quelli del 2019.

Tanti i progetti già avviati per la prossima stagione, a partire

dai viaggi a tema di 4 giorni con la formula hotel on board sulla linea Civitavecchia-Barcellona e viceversa, che sono un must del prodotto Grimaldi Lines. Negli ultimi mesi del 2022 riprenderà appieno la programmazione, con l'evento di Capodanno. Nel 2023 seguirà un ricco calendario di appuntamenti per i mesi primaverili ed estivi: tra questi Crociera con Delitto, Love Beat Boat e Grimaldi Dance Fit Cruise.

Verrà ulteriormente ampliata anche l'offerta di Grimaldi Lines Tour Operator, sempre con la formula consolidata della vacanza nave + soggiorno. Il catalogo 2023 proporrà un'ampia selezione di strutture ricettive nelle più belle località del Mediterraneo servite dalla Compagnia, con particolare attenzione al rapporto qualità/prezzo.

Riprende infine a pieno ritmo il progetto Grimaldi Educa, che la Compagnia dedica alla formazione di tutti gli studenti italiani e che prevede una programmazione specifica di PCTO, nonché un'ampia proposta di viaggi di istruzione ed eventi di didattica.

Grimaldi Lines opera nel Mar Mediterraneo con un network di 20 collegamenti marittimi, così suddivisi:

Sardegna: Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Civitavecchia-Arbatax, Civitavecchia-Cagliari, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari e viceversa.

Sicilia: Livorno-Palermo, Napoli-Palermo, Cagliari-Palermo e viceversa.

Spagna: Civitavecchia-Barcellona, Porto Torres-Barcellona e viceversa.

Grecia: Ancona-Igoumenitsa, Brindisi-Patrasso, Ancona-Corfù, Brindisi-Igoumenitsa, Brindisi-Corfù e viceversa.

Tunisia: Civitavecchia-Tunisi, Salerno-Tunisi, Palermo-Tunisi



La nave ro-pax Cruise Bonaria a Napoli.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

Terminal Catania, obiettivo raddoppio

Il Gruppo Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nel porto di Catania. La Grimaldi Marangolo Terminal Catania – società di logistica portuale del gruppo – ha presentato in luglio l’istanza di variazione in ampliamento di 21.000 m² della concessione demaniale marittima sulle banchine della Nuova Darsena di Catania, rilasciata nel 2017 ed in scadenza a fine anno.

La società opera nel porto etneo all’interno di un terminal presso la cosiddetta Nuova Darsena Polifunzionale su un’area di 45.000 m², sufficiente ad accogliere una movimentazione annua di circa 200 mila rotabili. Ma tale volume è stato già raggiunto nel 2020 mentre nel 2021 le unità sono state ben 290 mila, con un incremento di oltre il 30%; per l’anno in corso, si prevede di eguagliare le movimentazioni dell’anno precedente.

Dunque, e in prospettiva, la movimentazione di 350 mila rotabili è un obiettivo certamente raggiungibile anche nel breve termine: che costituisce un brillante risultato, che premia gli investimenti attuati dal Gruppo Grimaldi con la messa in linea delle nuove e più capienti navi ro-ro della classe “Eco”. Per tutte queste ragioni, e considerati i futuri incrementi di traffico, la Grimaldi

Marangolo Terminal Catania ha ritenuto opportuno ampliare di 21.000 m² l’area attualmente in concessione, che raggiungerà così uno sviluppo complessivo di 66.000 m².

E c’è di più: operando già da tempo anche nel Porto Vecchio, sono state richieste ulteriori aree presso le banchine 9, 9 bis, 17 e Sporgente Centrale, per un totale di ulteriori 27.000 m² circa. Senza infine trascurare la possibile acquisizione in proprietà di nuovi e importanti spazi in aree retro portuali per realizzare adeguate strutture di rappresentanza ed operative. “Tra le nostre intenzioni – ha poi detto in una recente intervista ad ALIS Channel l’amministratore delegato della società Giuseppe Marangolo – c’è anche quella di acquistare delle ralle elettriche o ibride, che debbono avere una potenza e durata idonee, perché nella nostra movimentazione di trailer sono macchine molto sollecitate”.

Il Gruppo Grimaldi ha acquisito, inoltre, il 90% del pacchetto azionario di Brucato De.T.A., azienda siciliana leader nel trasporto intermodale a livello internazionale e specializzata nel trasporto e deposito di veicoli, che gestisce sia automobili in arrivo dalle fabbriche europee che quelle siciliane destinate ai vari mercati.



Il porto di Catania.

Il terminalismo ad Anversa

Il primo parcheggio multipiano di Anversa – e più grande parcheggio composto da una sola unità in Belgio – è ora operativo ad Anversa presso Antwerp EuroTerminal (AET), il più grande terminal multipurpose del porto belga, interamente di proprietà del Gruppo Grimaldi dallo scorso agosto. L'inaugurazione della nuova, imponente costruzione è avvenuta il 15 e 16 settembre, con una festa durata due giorni e a cui sono stati invitati molti stakeholder e clienti, nonché tutti i dipendenti belgi del Gruppo. Il direttore Deep Sea del gruppo armatoriale napoletano Guido Grimaldi ha ufficialmente inaugurato la nuova struttura e l'ha presentata a tutti gli stakeholder, clienti e colleghi presenti. Questa struttura su sei livelli, alta 21 metri, ha una superficie totale di circa 172.000 m² e può ospitare oltre 9.000 auto. Il piano terra è stato dotato di un soffitto più alto per contenere veicoli più alti e fornire servizi a valore aggiunto. Attraverso questo investimento, AET è riuscita ad aumentare del 20% la sua capacità di stoccaggio ro-ro e a liberare spazio per servire navi più grandi, soddisfacendo ulteriormente le esigenze della sua clientela, sia per l'importazione che per l'esportazione di merci.

La realizzazione del nuovo parcheggio multipiano, realizzata in soli 13 mesi, è pienamente in linea con gli obiettivi di sostenibilità di AET – e del Gruppo Grimaldi – poiché l'azienda ha deciso di espandersi in verticale anziché in orizzontale, evitando così l'utilizzo di ulteriore terreno. Inoltre, 8.300 pannelli solari installati sul tetto forniranno circa 3,5 Megawatt di elettricità: questa energia green sarà utilizzata per la ricarica di veicoli ibridi ed elettrici e va ad aggiungersi alle altre iniziative energetiche del terminal, che ha recentemente installato tre turbine eoliche e pacchi batterie già in uso. Per poter utilizzare maggiormente l'energia verde generata per le proprie attività, indipendentemente dalla presenza di sole e vento, AET ha svi-

luppato una strategia di accumulo di energia nell'ambito del consorzio PIONEERS che consentirà di separare la produzione di energia dal suo consumo.

Sono trascorsi oltre 20 anni da quando il Gruppo Grimaldi scelse Anversa per sviluppare il suo principale hub nel Nord Europa, diventando uno dei pionieri nello sviluppo del Left Bank del porto. Dalla sua fondazione nel 2001 come joint venture tra il gruppo armatoriale napoletano e la società di stivaggio Mexiconatie nv, AET ha visto un rapido sviluppo, accogliendo gradualmente vari servizi di linea operati dal Gruppo Grimaldi. Oggi serve le linee Grimaldi Euro-Med e Deep Sea, oltre a quelle di Atlantic Container Line e di Finnlines, collegando Anversa ad oltre 130 porti scalati dal Gruppo Napoletano nel mondo.

Grimaldi conta oltre 550 scali portuali annuali ad Anversa, rendendo il Gruppo il terzo operatore marittimo che serve il porto belga. Il tonnellaggio impiegato è sempre più nuovo, più grande e tecnologicamente avanzato, proprio come le ultime arrivate nel porto – le tre navi ro/ro ibride di classe GG5G di Finnlines. Inoltre, dal 2023 AET ospiterà le navi ro/ro multipurpose della classe G5, dotate di connessione elettrica a terra, attualmente in costruzione in Corea del Sud e che saranno impiegate sui servizi deep sea di Grimaldi.

Su una superficie di 1,65 milioni di mq e una banchina di circa 2.300 metri, le merci movimentate in AET variano da auto, furgoni, camion, macchine movimento terra, qualsiasi tipo di container, mafi, legname, bobine di carta, carico generico e project cargo. Oggi l'azienda impiega ogni giorno fino a 500 persone – direttamente e indirettamente –, contribuendo concretamente all'economia del territorio. È collegato alla rete ferroviaria, stradale e delle vie navigabili interne ed è dotato di moderne strutture, tra cui magazzini, officine e un centro di lavorazione dei veicoli.

Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

5%

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla Rete Nazionale dei Gasdotti di Snam. Un nuovo servizio di Small Scale sarà prossimamente disponibile. **Il Terminale, che ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 5% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.**



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>