

Grimaldi: “Fate spazio ai grandi che portano traffico”

L'armatore partenopeo parla di un nuovo ordine di navi in arrivo, reunion con Assarmatori, più spazio nei porti ai grandi gruppi e attenzione alle nuove tecnologie

Un nuovo ordine per navi ro-ro altamente flessibili da firmare entro l'estate, automotive in sofferenza, container trainanti, passeggeri in crescita, porti da adattare alle grandi navi, consolidamento crescente, più spazio in banchina per chi ha i traffici, il sogno (quasi impossibile di una reunion fra Confitarma e Assarmatori, le nuove tecnologie e il prossimo ruolo di presidente dell'International Chamber of Shipping. C'è tutto questo nell'intervista che Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, ha rilasciato a SHIPPING ITALY.

Dott. Grimaldi partiamo innanzitutto da un bilancio sull'esercizio scorso: quanto e perché è stato soddisfacente per il vostro gruppo?

“Il 2021 è stato un ottimo anno, chiuso bene e durante il quale abbiamo fatto tante economie. I risultati sono stati particolarmente buoni per la parte container, meno bene i passeggeri ma comunque meglio del 2020. Risultati non eccezionali li abbiamo registrati nel settore automotive a causa della carenza di chip e il conseguente rallentamento della produzione automobilistica. Anche per questo abbiamo deciso di noleggiare ad armatori del Far East 3 delle 10 nuove navi car carrier recentemente consegnate al nostro gruppo: sono state fissate fino al 2023 e genereranno un utile di 20 milioni di euro.”

Cosa si aspetta invece dall'anno in corso?

“Dal 2022 mi aspetto che sia un anno molto buono. Da un punto di vista dei passeggeri nel 2019 il bicchiere per Grimaldi Euromed è stato pieno (3 milioni trasportati), nel 2020 vuoto (2 milioni) e nel 2021 mezzo pieno (2,5 milioni); nel 2022 spero che torni a essere pieno. A livello di gruppo trasportiamo ogni anno circa 4 milioni di passeggeri. In questo momento vedo una ripresa delle prenotazioni per la stagione estiva. Per il business automotive il 2020 era andato male e nel 2021 c'è stata una ripresa. Sul fronte delle autostrade del mare abbiamo in portafoglio ordini ancora 6 navi ro-ro in costruzione in Cina, poi ci sono le 6 unità con-ro multipurpose ordinate in Sud Corea e infine i due traghetti per Finnlines.”

La prossima commessa sarà per navi car carrier: i tempi sono maturi?

“Il prossimo nuovo progetto sarà per 5 unità ro-ro / car carrier altamente flessibili, con una capacità di carico pari a 8/9.000 metri lineari ciascuna. Arriveremo alla firma della nuova commessa entro l'estate, ci siamo presi un po' più di tempo per migliorare il progetto e l'investimento dovrebbe aggirarsi almeno sui 70 milioni di dollari a nave. Abbiamo impiegato qualche mese in più in ricerca e sviluppo perché sulle nuove tecnologie ci giochiamo il futuro. Questa nuova serie di navi potrà trasportare oltre ai consueti carichi rotabili anche treni, project cargo, pezzi pesanti, ecc. La rotta sulla quale verranno impiegate queste navi sarà soprattutto quella fra Nord America, Nord Europa e Mediterraneo ma anche sui trade con il West Africa e il Sud America.”

Le nuove costruzioni saranno effettivamente ammonia-ready come da voi prospettato all'ultima Euromed Convention?

“Qualora l'ammoniaca fosse prodotta in maniera pulita sì, ma al momento questa possibilità ancora non esiste. Le prossime newbuilding consumeranno il 50% in meno della serie precedente e faremo delle navi che emetteranno meno grazie a soluzioni di idrodinamica, ridotto consumo di energia, digitalizzazione, ottimizzazione delle rotte e altri interventi specifici.”

Navi molto grandi non stanno comportando per il vostro gruppo anche criticità maggiori del previsto?

“Sempre quando si impiegano navi grandi servono gli adeguamenti infrastrutturali a terra, fa parte del progresso. È valso lo stesso anche per le navi portacontainer. Per ciò che riguarda l'adeguamento di pescaggi, banchine e piazzali i porti sono lenti a recepire e realizzare gli upgrade necessari. Alcuni terminal general cargo non servono più e i presidenti delle port authority dovrebbero premiare chi movimentava più traffici. Molto spesso ci sono terminal che rimangono ancorati a traffici di merci varie che ormai sono residuali. Oggi 'grande è bello', mentre il 'piccolo è bello' non esiste più. Così come nello shipping anche nel settore automotive c'è stato un forte consolidamento fra marchi che ancora oggi si stanno fondendo. Il mondo cresce e non ragiona più a livello nazionale ma solo in termini globali.”

A proposito di big player, la reunion fra Confitarma e Assarmatori è da considerarsi irrealizzabile?

“Personalmente auspico un ritorno all'unione fra le associazioni dell'armamento perché il fatto di essere divisi in due concede ai politici l'alibi per non fare niente a favore della categoria. A me piacerebbe riunificare le due associazioni ma bisognerebbe definire davvero il presupposto per poter dire di essere armatore italiano. I criteri sono tre: proprietà dell'azienda, bandiera della nave e stabile organizzazione degli uffici: se tutti e tre questi requisiti mancano difficilmente ci si può definire italiani. Per il Gruppo Grimaldi, invece, tutti e tre i requisiti sono rispettati perché siamo italiani e paghiamo le tasse in Italia, l'azienda ha il suo quartier generale a Napoli più vari altri uffici in Italia, le nostre navi battono bandiera italiana.”

Lo stesso non si può dire invece delle navi di Msc, seppure il gruppo generi un indotto significativo in Italia come occupazione...

“Per loro a sede in Italia c'è ma proprietà e bandiera non sono italiane. Per avere i benefici del Registro Internazionale Italiano delle navi bisogna essere del tutto italiani, ovviamente con i vantaggi e gli svantaggi che questo comporta. Non si può prendere solo il meglio. Se passasse la possibilità di ottenere i benefici del Registro Internazionale anche da parte di società straniera senza stabile organizzazione della gestione flotta in Italia nel nostro paese di armatori non ce ne sarebbero più.”

A proposito del trasferimento a Ponte Somalia (Terminal San Giorgio) a Genova dei depositi costieri la situazione ad oggi qual è? Ha ottenuto rassicurazioni da qualcuno?

“Ho sentito tante favole... domani avrai questo o quell'altro. Il mio gruppo ha bisogno di più spazi oggi per i traffici ro-ro che muoviamo a Genova. Quello dei depositi nel porto di Sampierdarena è in primis un problema di sicurezza, poi di autostrade del mare che verrebbero limitate e in terzo ordine è una questione che riguarda il Gruppo Grimaldi. Prima ancora è una scelta incoerente con l'indirizzo nazionale di promuovere lo sviluppo delle autostrade del mare. Abbiamo impugnato tutto affidandoci al prof. Ernesto Stajano.” ■

Catani: “Transizione ecologica da ripensare”

Secondo l'a.d. di Grandi Navi Veloci il cold ironing è ormai un obbligo internazionale ma attenzione alle effettive possibilità di applicazione (e ai costi)



Matteo Catani

Un tema complicato. Con questa parole Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci (Gnv) definisce la serie di obiettivi “sfidanti” in arrivo dall’Europa ma anche da normative sovranazionali, che impongono una netta riduzione delle emissioni. Sul tavolo ci sono due temi su tutti: cold ironing e depositi per i nuovi carburanti nei porti, all’interno del grande dibattito sulla transizione ecologica e sul piano Fit for 55. “La nostra flotta di traghetti è la più grande che abbiamo in Europa e nel mondo e sta garantendo i trasporti italiani: ma ci sono alcune criticità fortissime che dovremo andare ad affrontare nei prossimi mesi nei prossimi anni” sottolinea Catani. “La transizione ecologica, per come è disegnata oggi, risulta essere ancora troppo incerta, troppo confusa: è ancora poco realistica per essere scaricata effettivamente a terra”.

Cosa bisogna fare dunque? “Bisogna fare il punto della situazione e progettare con maggiore gradualità” spiega il manager genovese. È necessario verificare le effettive possibilità di applicazione delle nuove tecnologie come idrogeno, Gnl, piuttosto che i carburanti alternativi in generale o il cold ironing. Detto questo, è poi necessario calendarizzarli secondo una scaletta che sia più consapevole, che non sia solo una spinta verso una transizione ecologica che, se non programmata bene, rischia di fare danni, comportando aumenti dei costi forti per le comunità”.

Già nel mese di giugno, in effetti, Catani, a margine del Forum sull’Energia tenutosi a Genova aveva espresso i suoi dubbi sul tema: “Non c’è chiarezza e questo comporta incertezza sugli investimenti. E poi non c’è piena consapevolezza sui tempi effettivi di adeguamento: sul tema guardiano con favore alla recente della decisione del Parlamento europeo di posticipare alcune decisioni” era stato il suo pensiero.

Oggi il panorama si dimostra ancora più “complicato”. Cold ironing e depositi per i nuovi carburanti nei porti sono temi delicatissimi. “Il cold ironing è un’esigenza e un’opportunità - sottolinea il manager Gnv - Con la nuova normativa oggi in vigore il tema è diventato un obbligo da affrontare: con le norme di matrice internazionale Imo ci sono alcune categorie di navi che avranno bisogno di ridurre le emissioni in porto. Il problema è che la nuova tecnologia non è ancora disponibile nei porti. È necessario un forte investimento: una volta che si dotano i porti dell’infrastruttura, mano a mano che la rete di produzione da fonti rinnovabili cresce aumenterà, anche la quota di consumo da queste fonti”. Catani sottolinea il fatto che “molto più complesso, invece, è cambiare la fonte energetica delle navi perché se andiamo su fonti come il Gnl, che fino a soli tre anni fa sembrava la soluzione al problema vediamo che, a conti più approfonditi, è un vantaggio per quanto concerne la fase di combustione, quello che esce dal fumaiolo, per intenderci”. Considerando, infatti, l’intero ciclo di vita, sottolinea il manager, la prospettiva cambia perché si vede che non c’è una gran differenza rispetto ai carburanti più tradizionali. “Accelerare in quella direzione significherebbe caricare la nave di costi importantissimi. Parliamo di milioni di euro per ogni unità navale senza avere un reale vantaggio netto dal punto di vista delle emissioni totali” rileva. Concludendo con il dire che “l’unico effetto reale è quello di aumentare i costi di gestione, aumentare i costi del trasporto: alla fine, la novità, si tradurrà in rialzi anche per gli utenti senza avere un reale beneficio”. ■

Achille Onorato: “Ecco i fattori decisivi per il futuro di Moby”

L'armatore al timone della balena blu lamenta il fatto che l'Italia non sia pronta all'utilizzo del Gnl nei traghetti e confessa anche una crescente difficoltà a reclutare marittimi

Tre fattori decisivi per il prossimo triennio nel mercato dei traghetti? “Lo sviluppo della flotta, il climate change con le azioni previste nel breve e lungo periodo sul naviglio e infine le nuove sfide post-covid. Fattori che sono fra loro interconnessi”.

Sono questi i temi affrontati da Achille Onorato, amministratore delegato del Gruppo Moby, durante il suo intervento in occasione dell'evento Ferry Shipping Summit organizzato a Malmö da Ferry Shipping News.

“Nel Gruppo Moby stiamo costruendo nuove navi, con elevata capacità e grande flessibilità; queste unità consentiranno alla nostra compagnia di rimpiazzare le precedenti unità più vecchie. Saranno navi da poter utilizzare durante tutto l'anno e non solo nei mesi estivi; potremo adattarne l'impiego a seconda dei traffici e dei volumi che avremo durante i vari periodi dell'anno” sono state le parole di Onorato. Secondo il suo punto di vista “nei prossimi anni i cruise ferry tradizionali dovranno andare in pensione, la flotta dev'essere più flessibile e più ro-pax” intendendo con ciò navi più flessibili per un utilizzo prevalente per il trasporto di passeggeri o di merci a seconda dei periodi.

Altro fattore da tenere in attenta considerazione è il climate change, “sia per azioni di breve termine che per ragionamenti più di lungo periodo sulle navi”. Su questo punto l'a.d. di Moby ha parlato di evidenti disparità fra mercati: “La questione principale oggi è secondo me rappresentata dal fatto che non c'è una visione unitaria a livello europeo, ogni Paese segue una propria strada e il grande problema che vedo è un ampio gap fra i paesi del Mediterraneo rispetto al Nord Europa. Come armatori possiamo anche essere preparati alle nuove sfide ma i nostri porti non sono pronti. Ad esempio le due navi cinesi che stiamo costruendo e che prenderemo a partire da fine anno sono Lng-ready (solo predisposte al consumo di gas naturale liquefatto, ndr) perché in Italia non abbiamo le infrastrutture e nemmeno la normativa per fornire gas liquido alle navi. Dobbiamo quindi accelerare per ridurre il gap fra Nord e Sud Europa”.

In occasione dell'annual meeting di Assarmatori ha rincarato la dose dicendo: “Stiamo andando incontro alla sostenibilità insostenibile. Ad oggi non esiste ancora una tecnologia che ci consenta di prendere una rotta chiara sulla propulsione dei mezzi mentre gli investimenti che oggi ci vengono richiesti sono onerosi”. Il rischio, secondo il vertice di Moby, è quello “di costruire navi meravigliosamente ecocompatibili ma che finiscono per inquinare ancora di più perché utilizzano energia che per essere prodotta genera ancora più emissioni. A livello comunitario si sta cercando di fare un distinguo fra isole con più e meno di 200 mila abitanti ma è un criterio fuorviante e pericoloso. Un'isola con 1 milione di abitanti ha le stesse esigenze di una più piccola”.

Il terzo fattore decisivo sono le sfide del post-Covid: negli ultimi due anni la 'balena blu' ha lavorato (“senza mai fermarsi”) per migliorare i servizi di bordo per i passeggeri e cercato, pur nel rispetto del distanziamento sulle navi, di consentire alle persone di acquistare e spendere sui traghetti. “Nello sviluppo futuro del nostro naviglio ciò a cui stiamo pensando è di creare qualcosa per cui risulta più semplice acquistare a bordo ma al tempo stesso mantenendo le distanze interpersonali” ha spiegato Onorato riferendosi ad esempio alla possibilità di ordinare pasti in cabina introdotta recentemente.

Ottime sembrano essere le prospettive del business passeggeri anche per la stagione 2022: “In Italia – ha detto – vediamo anche per il prossimo futuro turismo soprattutto di prossimità, quindi persone che vogliono stare non troppo lontano da casa. Gli italiani vogliono riscoprire l'Italia. La domanda di trasporto marittimo passeggeri per le isole italiane è davvero molto alta e in alcuni casi perfino migliore di quella del 2019. Noi dobbiamo rendere il viaggio sulla nave attraente, migliorare il più possibile il servizio a bordo e far percepire che il traghetti è un mezzo più sicuro rispetto ad altre modalità”.

Per ciò che riguarda le tariffe, “nel Mediterraneo per le merci sono state davvero basse e quindi oggi i trasportatori sopportano i sovrapprezzi applicati per il carburante. Anche sui passeggeri riusciamo a ribaltare l'incremento del prezzo del bunker ma non all'infinito per cui dobbiamo necessariamente cercare di fare maggiori efficienze”.

Ultimo argomento di dibattito è stata la sempre maggiore difficoltà a reperire marittimi, un tema sul quale Onorato si è così espresso: “Anche per noi appare sempre più complicato trovare personale da imbarcare a bordo (soprattutto per ruoli di macchina): proviamo a farlo assicurando imbarchi più lunghi e benefit ma non è semplice. Sempre meno giovani, poi, vogliono fare questo mestiere e noi cerchiamo di reclutarli e fare formazione già dalle scuole”. ■



Achille Onorato

Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia

Assarmatori, col contributo di Rina, ha calcolato quanto le misure ‘verdi’ di Imo e Commissione Europea impatteranno economicamente sui ro-pax italiani: “Uno tsunami”



Che la decarbonizzazione non possa essere a costo zero è una certezza, ma ora, per quel che riguarda lo shipping italiano, esiste una misura dell’impatto che i percorsi normativi scelti dalle istituzioni internazionali (in primis Imo e Commissione Europea) avranno sulla flotta tricolore e/o sulle abitudini di consumo dei suoi utenti.

A partire dall’anno prossimo, con l’entrata in vigore dell’Ets – Emission trading system (perlomeno per come finora delineato, l’iter è in corso), in assenza di interventi tecnici migliorativi, i costi per il settore ro-pax cresceranno di circa 275 milioni di euro, arrivando, potenzialmente a una cifra compresa fra 320 e 380 milioni di euro a seconda della revisione della Energy Taxation Directive (Etd), che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo.

A evidenziarlo è uno studio di Assarmatori – condotto da Enrico Allieri – sulle misure previste dal pacchetto Fit for 55 dell’Ue, che mette in luce come tale incremento si tradurrebbe – se ribaltato interamente sul passeggero – in un aumento di circa 30 euro di un biglietto passaggio ponte per un viaggio su un traghetto di lungo raggio, pari a circa il 70% rispetto alla tariffa media, oggi sui 43 euro. Accanto a questo studio interno l’associazione presieduta da Stefano Messina ha commissionato a Rina un approfondimento sull’impatto sulla flotta ro-pax del Carbon Intensity Indicator



ASSARMATORI

costi dell’ETS e della tassazione per la flotta di cabotaggio



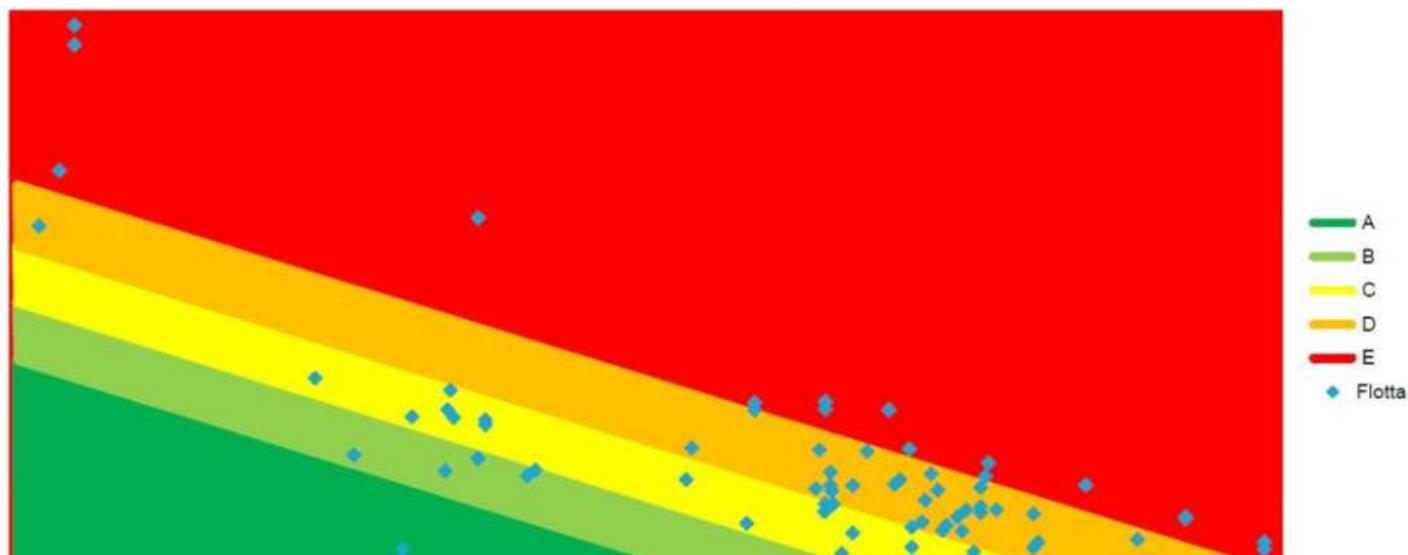
Per il settore l’introduzione dell’ETS comporterà un aggravio di costi di oltre **275.000.000 €** all’anno, che diventeranno **320.000.000 €** con l’introduzione dell’ETD, ma che potrebbero addirittura arrivare a **380.000.000 €** qualora si adottasse il livello della accise industriali

che l'Imo introdurrà a partire dal 2023 con requisiti via via più stringenti.

Basandosi su un campione di 73 navi e su dati relativi al 2019 (quanto a impiego e 'livello' tecnico) Andrea Cogliolo, messa innanzitutto in luce la perfettibilità dell'indicatore soprattutto per i ro-pax (un rapporto fra emissioni di CO2 e prodotto di dwt e miglia marittime, che quindi non tiene conto del carico e delle soste nei porti) ha mostrato come dal 2026, in assenza di interventi migliorativi dell'efficienza energetica, il 73% dei traghetti italiani rischia di non esser più autorizzato alla navigazione o di dover modificare il proprio profilo operativo (viaggiando più piano e/o percorrendo meno miglia), ma già nel 2023, come si vede dall'immagine, solo il 37% del campione sarebbe in grado di rispettare i requisiti e lavorare ai ritmi del 2019 senza l'adozione di ulteriori misure (fasce A-B-C).

Simulazione del rating CII

■ anno 2023 (dati relativi al 2019)



Malgrado quindi nella peggiore delle ipotesi il costo di Ets ed Etd, se ribaltato interamente sui passeggeri, richiederà ad ognuno di rinunciare a 2-3 pizze l'anno, per Assarmatori si tratta di un "vero e proprio tsunami di extra costi", che avrà "impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica". Per l'associazione "le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Intanto proprie in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come "far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra" secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E.

Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. "Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. Un decennio fa, l'unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l'UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica".

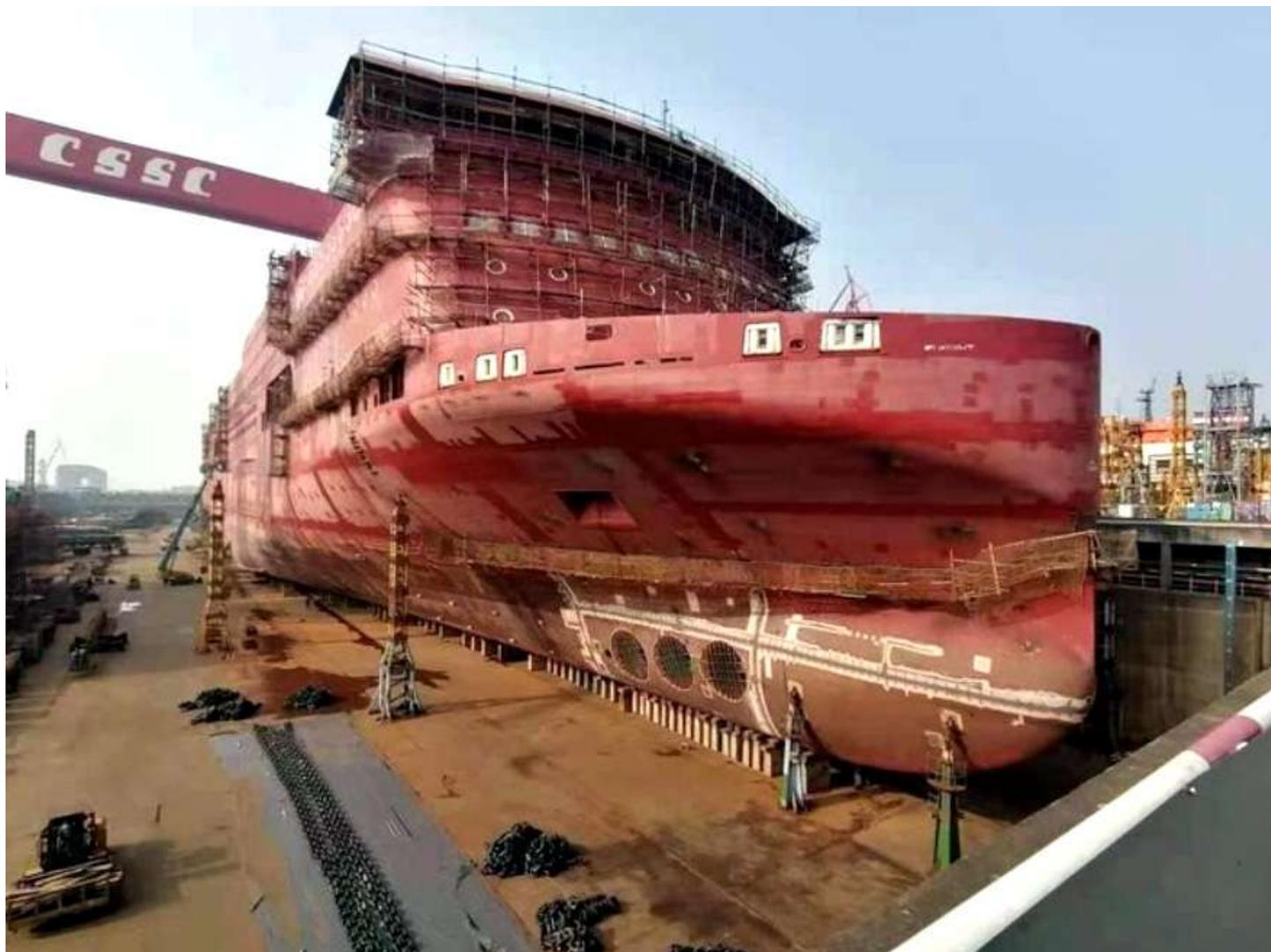
Malgrado quindi nella peggiore delle ipotesi il costo di Ets ed Etd, se ribaltato interamente sui passeggeri, richiederà ad ognuno di rinunciare a 2-3 pizze l'anno, per Assarmatori si tratta di un "vero e proprio tsunami di extra costi", che avrà "impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica". Per l'associazione "le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Intanto proprie in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come "far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra" secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E.

Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. "Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. Un decennio fa, l'unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l'UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica". ■

Ordinati quattro traghetti da Grandi Navi Veloci in Cina (cantiere Gsi)

Il Gruppo Msc ha ordinato per Grandi Navi Veloci quattro traghetti al cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi) che, secondo quanto riportato da Shippax, verranno consegnati a partire dalla fine del 2024. La compagnia di traghetti genovese ha confermato la firma della nuova commessa che giunge a distanza di tempo dall'accordo che lo stesso gruppo [...]



Il Gruppo Msc ha ordinato per Grandi Navi Veloci quattro traghetti al cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi) che, secondo quanto riportato da Shippax, verranno consegnati a partire dalla fine del 2024.

La compagnia di traghetti genovese ha confermato la firma della nuova commessa che giunge a distanza di tempo dall'accordo che lo stesso gruppo armatoriale fondato da Gianluigi Aponte aveva annunciato per 2 + 2 navi in opzione (insieme a Fratelli Onorato Armatori – Moby) nei primi mesi del 2018.

Lo stesso numero uno di Msc, in occasione della prima assemblea pubblica di Assarmatori nell'estate del 2019, aveva poi rivelato di aver 'congelato' la commessa perché il prezzo richiesto dal cantiere cinese stava salendo troppo. Ora si apprende che un nuovo accordo è stato finalizzato per due unità ro-pax simili (non identiche) a quelle oggetto dell'accordo originario (firmato anche da Fratelli Onorato Armatori per Moby).

I quattro nuovi traghetti destinati a Grandi Navi Veloci saranno infatti scrubber-equipped (dunque non dual fuel Lng), avranno 303 cabine e una capacità per trasportare fino a 1.500 passeggeri e 3.100 metri lineari di carico rotabile. Lo scafo sarà lungo 218 metri, largo 29,6 metri e potrà navigare a una velocità massima di 25 nodi.

“Con l'arrivo delle quattro nuove navi, Gnv andrà a implementare l'offerta di capacità e le linee della compagnia” ha fatto sapere la società guidata da Matteo Catani. Che poi ha aggiunto come “tutte le nuove navi in costruzione saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II”. ■