



___ IN UN MONDO CHE NON STA MAI FERMO
ENI STATION DIVENTA **ENI LIVE STATION.** ___
Per offrirti sempre nuove soluzioni, oltre a una pausa negli Eni Café.

Scopri di più su enilivestation.com



www.portoravennanews.com
mensile
**porto di
ravenna**
il porto dell'Emilia Romagna

Focus Autostrade del Mare

Gruppo Grimaldi: l'arrivo di Eco Catania ed Eco Livorno

Novembre 2021



Da due settimane sono operativi sulla linea Ravenna-Catania-Brindisi i ro-ro Eco Catania ed Eco Livorno. Le navi sono state consegnate all'armatore Grimaldi ai primi di giugno. Complessivamente sono 12 le navi ro-ro ibride della innovativa classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere Jinling di Nanjing.

Come recentemente certificato dal RINA, se comparate a generazioni precedenti di navi ro-ro, le unità di questa classe hanno indici di efficienza energetica anche di sette volte migliori. Per le loro eccezionali performance ambientali, le navi GG5G sono le unità ro-ro per il trasporto di corto raggio più ecofriendly al mondo, oltre che le più grandi.

Proprio come le quattro unità gemelle già in servizio, la Eco Catania, che batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate e una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Catania consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ per unità trasportata. Emissioni che vengono addirittura azzerate quando la nave è ferma in porto: durante la sosta in banchina, la Eco Catania utilizza infatti l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. Inoltre, la nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

“La Eco Catania è solo la più recente delle numerose prove tangibili del nostro impegno per accelerare la transizione ecologica nel settore dei trasporti”, ha affermato Emanuele Grimaldi, executive manager della compagnia di navigazione di famiglia. “La Sicilia merita e necessita di servizi di trasporto affidabili ed efficienti; per questo abbiamo dedicato a uno dei suoi principali porti la nostra quinta unità della classe GG5G, che sarà presto impiegata proprio tra l'isola, il Continente e Malta”.

La Classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) è una serie di 12 navi ro-ro cargo ibride commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing dal Gruppo Grimaldi. Nove unità sono destinate alla flotta Grimaldi, mentre 3 saranno destinate alla Finnlines.

Navi



gigantesche e sostenibili

Grimaldi lancia sulla Ravenna-Brindisi-Catania le due ro-ro più grandi al mondo: ECO Catania ed ECO Livorno



3

Nome	Immagine	Varo	Cantiere	Entrata in servizio	Rotta	Numero IMO	Bandiera	Proprietario
<i>Eco Valencia</i>		Dicembre 2019	Jinling Shipyard	16 ottobre 2020	Livorno - Savona - Barcellona - Valencia	9859533		Grimaldi Group SpA
<i>Eco Barcelona</i>		2 aprile 2020		4 gennaio 2021		9859545		
<i>Eco Livorno</i>		21 agosto 2020		3 marzo 2021	Genova - Livorno - Catania - La Valletta	9859557		
<i>Eco Savona</i>				21 aprile 2021	Livorno - Savona - Barcellona - Valencia	9859569		
<i>Eco Catania</i>		Autunno 2020		<i>In servizio</i>	Genova - Livorno - Catania - La Valletta	9859571		
<i>Eco Malta</i>		Autunno 2020		<i>Prove in mare</i>	Genova - Livorno - Catania - La Valletta			
<i>Eco Italia</i>				<i>In costruzione</i>				
<i>Eco Adriatico</i>								
<i>Eco Mediterranea</i>								
<i>Finneco I</i>								
<i>Finneco II</i>								
<i>Finneco III</i>								

A fine 2021 il T&C avrà movimentato 80.000 unità

Togliendo dalle autostrade mezzi che avrebbero percorso 80 milioni di km



Alberto Bissi
ed Eugenio Grimaldi

4



da sinistra:
Santo Zuccaro (Zuccaro
Srl), Eugenio Grimaldi,
Michaela Moffa
e Luigi Nicosia
(DN Logistica Srl)

A fine ottobre T&C ha registrato, a confronto con lo stesso periodo del 2020, un incremento delle unità viaggianti pari al 20% e, a fronte dell'abbandono a marzo della linea da parte di Cin Tirrenia, la compagnia di navigazione Grimaldi ha recuperato ampiamente con un +93%. Per questo motivo ringrazio la compagnia armatoriale Grimaldi che oggi, con la presenza di Eugenio Grimaldi, è rappresentata ai massimi livelli.

Ringrazio Michaela per il ruolo di responsabilità indiscussa che riveste, Filippo e Matteo, i capi piazzali di T&C, i dipendenti della società che gestisce la portineria, l'agenzia IMS con gli uomini e le donne della biglietteria, un grazie particolare all'impresa Compagnia portuale e al suo coordinatore Baroncini, che organizza tutte le operazioni di sbarco e imbarco e il ricondizionamento delle aree di sosta che spesso sono complicate quando l'orario di approdo subisce ritardi.

A fine del 2021 probabilmente sfioreremo le 80.000 unità movimentate e io, che ho vissuto gran parte della mia vita con le imprese dell'autotrasporto, ne sono particolarmente orgoglioso perché la loro è una scelta straordinaria, hanno creduto nella intermodalità, nel combinato strada-mare e nell'autostrada del mare offerta da un armatore illuminato quale è Grimaldi, che ha accolto da subito la tendenza e l'opportunità di mercato dei traghetti ro-ro che sembra continuare in una inevitabile ascesa. Ottantamila trailer via mare nella linea Ravenna Brindisi Catania significa aver dato un contributo reale in termini ambientali e sociali, in quanto quegli autoarticolati avrebbero percorso oltre 80 milioni di chilometri sulla A1, sulla Salerno Reggio Calabria e sulla A14 Adriatica.

La scelta che Grimaldi ha compiuto inaugurando il potenziamento della linea con gli Eco Catania e Livorno, che sono i traghetti ro-ro più grandi nel mondo di nuova generazione, ibridi, ha un preciso significato: nell'alto Adriatico Grimaldi ha individuato Ravenna, il suo porto e T&C, grazie anche all'impegno dedicato dal presidente della di AdSP, Daniele Rossi.

T&C cercherà di rispondere adeguatamente ai problemi che questo determina e che sono insiti nella dimensione di questi traghetti e nella loro potenzialità di carico, parliamo di 238 m di lunghezza, 34 di larghezza, con un riempimento fino a 500 semirimorchi. Gli attuali Eurocargo che ci sembravano tanto grandi ne contenevano 250. T&C cercherà di rispondere adeguatamente, entro questa settimana verrà pubblicato il bando di gara per asfaltare circa 30.000 metri quadrati di area attualmente incolta, di cui oltre 20.000 destinati ad aumentare i parcheggi interni che oggi possono ospitare 790 semirimorchi e potremo arrivare quindi a circa 1000. Inoltre, abbiamo ancora 10.000 m² di terreno incolto da asfaltare per ospitare altri 100 veicoli.

A Eugenio Grimaldi rivolgo una raccomandazione: se cresciamo dobbiamo farlo insieme, perché non potremmo sopportare una domanda di sosta nella rotazione imbarco/sbarco che non sia realmente dimensionata alla capacità di riempimento del nostro terminal.

Altro adeguamento riguarda la forza lavoro e i mezzi meccanici dell'impresa Compagnia portuale, che dovrà dimensionare la propria capacità imprenditoriale e non ho dubbi che saprà rispondere come sempre.

Penso di poter dire all'armatore e alla proprietà di T&C, anche a nome tutti coloro che saranno impegnati nel terminal, che "noi ci siamo e accettiamo la scommessa".



EUGENIO GRIMALDI

«Nave imponente e a zero emissioni in porto grazie a batterie al litio e pannelli solari»

“L’entrata in servizio della Eco Catania significa – commenta Eugenio Grimaldi, Executive Manager della compagnia di navigazione di famiglia - avere in dotazione una delle navi più ecosostenibili e grandi, se non la più grande, al mondo del settore. Questa unità ro-ro può trasportare infatti più di 500 camion a viaggio, permettendo delle economie di scala tangibili. Abbiamo stimato che grazie all’ottimizzazione dei costi di trasporto delle merci, realizzata con la maggior capienza delle navi impiegate, i prodotti sugli scaffali dei supermercati costeranno 1 euro in meno al consumatore finale”.

“La Eco Catania è una nave della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), quinta di una serie di dodici esemplari gemelli ordinati presso i cantieri cinesi Jinling. Le prime sei navi 'green' sono impiegate sui collegamenti tra Spagna e Sicilia, altre tre saranno impiegate dalla compagnia finlandese Finnlines sui collegamenti nel Mar Baltico e Mar del Nord”.

“Dodici navi frutto di un progetto importante ed innovativo del Gruppo Grimaldi - ha aggiunto Eugenio Grimaldi - che offrono un’efficienza raddoppiata, non solo in termini di carico, ma anche di consumo per tonnellata trasportata”. Le “Eco” sono dotate di dispositivi tecnologici di ultima generazione per l’efficienza energetica e posseggono il sistema brevettato “Zero Emission in Port”, ovvero una volta ormeggiate in banchina, le navi spengono i motori e passano all’alimentazione a batteria, permettendo l’abbattimento delle emissioni

nocive e contribuendo alla salvaguardia della qualità dell’aria cittadina. Le batterie installate a bordo, delle dimensioni di circa quattro container, hanno una potenza totale di 5MWh, si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. Tra le altre innovazioni tecnologiche, la Eco Catania è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato (cd “scrubber”).

Da recenti studi è emerso che il 2% dell’inquinamento mondiale deriva dal trasporto marittimo, “l’obiettivo prospettivo del Gruppo Grimaldi è di navigare e trasportare merci e passeggeri a zero emissioni. Con l’impiego delle navi di nuova generazione GG5G, le emissioni nocive derivate dai nostri servizi di trasporto sono sette volte meno di quando abbiamo iniziato il servizio da Ravenna per la Sicilia. Navi così all’avanguardia e così rispettose dell’ambiente come l’Eco Catania che presentiamo oggi, ci permettono già di raggiungere i target dell’Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici prefissati per il 2050. Siamo quindi trenta anni avanti”. Lo scalo della Eco Catania nel porto di Ravenna e l’impiego sulla rotta Ravenna-Brindisi-Catania insieme alla gemella Eco Livorno, “dimostrano l’importanza che il nostro Gruppo riconosce alla città e al suo porto, nodo strategico per il trasporto marittimo delle merci in costante e continua crescita”, conclude Eugenio Grimaldi.



MICHELE DE PASCALE
Sindaco di Ravenna

IL SINDACO DE PASCALE «Connubio tra sviluppo e sostenibilità»



ANNAGIULIA RANDI
Assessora con delega
al Porto

L'ASSESSORA RANDI «Avanti con l'intermodale e investiamo nell'autotrasporto»

“È con grande soddisfazione e orgoglio - commenta il sindaco Michele de Pascale - che diamo il benvenuto nel nostro porto al traghetto Eco Catania e al gemello Eco Livorno del Gruppo Grimaldi, perché - grazie alla loro caratteristica tecnica principale, che è quella di soddisfare le richieste di energia per le attività di bordo durante la sosta in porto con la sola energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio - rappresentano perfettamente il connubio tra sviluppo e sostenibilità che secondo noi è fondamentale per una crescita solida e sana della nostra economia. Ci auguriamo quindi che il loro arrivo sia solo una tappa di un percorso di

investimenti che veda il Gruppo Grimaldi protagonista a Ravenna, scelta tra le altre cose per la straordinaria efficienza dei servizi offerti dai nostri operatori portuali, che rende il nostro scalo un'eccellenza dove operare, investire e lavorare”.

“Nel mercato dello short sea shipping - aggiunge Annagiulia Randi, assessora con delega al Porto - l'Italia detiene il 37% della quota traffici del Mediterraneo, impiegando sempre più sovente un armamento green. In un primo momento, Eco Catania ed Eco Livorno sembravano destinate a servire i porti di Genova, Livorno, Catania e Malta. Il susseguirsi di diverse valu-



tazioni e l'impegno profuso dal presidente dell'AdSP Daniele Rossi hanno portato il Gruppo Grimaldi a impiegare queste navi sulla tratta adriatica, permettendo così alla città di beneficiare di un'occasione speciale di crescita, grazie alla capacità delle navi stesse di trasportare fino a 500 semirimorchi.

Oggi, nel bel mezzo di una rivoluzione green mondiale che vede la logistica al centro del dibattito, investire sulle Autostrade del Mare risulta sempre più una scelta vincente. Inoltre, dimostrato che i trasporti generano il 25% del totale delle emissioni di CO2 in atmosfera, togliere camion dalle strade significa ridurre traffico e potenziali incidenti ma soprattutto minimizzare l'inquinamento. Occorre puntare alla valorizzazione della combinazione intermodale del trasporto, non dimenticandosi però dell'importanza che rappresenta e continuando a investire in infrastrutture stradali percorse dagli autoarticolati nell'ultimo miglio verso la destinazione finale delle merci".



L'assessore regionale Corsini a bordo della Eco Catania

«Tutto questo sforzo godrà presto della ZIs»

L'assessore alla mobilità, trasporti, infrastrutture della Regione, Andrea Corsini, ha visitato il Terminal Traghetti & Crociere del Porto di Ravenna. Corsini, accompagnato da Alberto Bissi, amministratore unico della Società T&C, e da Mario Petrosino, direttore operativo dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, ha potuto vedere gli spazi e la struttura del Terminal e assistere alle operazioni in corso sulla banchina di T&C, società interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale che occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti ed esterni e che è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare che movimentano ogni anno circa 80.000 semirimorchi spostandoli dalle strade verso una modalità di trasporto sostenibile.



Durante la sua visita al Terminal, l'assessore Corsini è stato anche accolto dal Comandante Domenico Abraini a bordo del traghetto "Eco Catania", la nuova nave Ro-Ro che, unitamente alla "Eco Livorno", il Gruppo Grimaldi ha deciso di destinare al potenziamento della linea Ravenna-Brindisi-Catania.

"Visitare l'Eco Catania è come immergersi nel futuro della tecnologia marittima" ha commentato Corsini. "Le Autostrade del Mare - aggiunge - già svolgono un ruolo primario, sottraendo traffico pesante dalla circolazione stradale evitando così una minore emissione in atmosfera di CO2. Ora, con l'introduzione di ro-ro come l'Eco Catania e l'Eco Livorno, non solo raddoppia la portata di trailer, ma in banchina la nave è alimentata con energia elettrica, senza emissioni in atmosfera".

"La Regione è già oggi molto impegnata sul fronte della mobilità sostenibile ed è come sempre al fianco delle istituzioni ravennati per il grande sforzo che stanno facendo per il potenziamento infrastrutturale del porto. Noi stiamo facendo la nostra parte sul fronte ferroviario e della ZIs, che è in dirittura d'arrivo".

Con l'arrivo della nuova nave Ro-Ro Eco Catania - che, unitamente alla Eco Livorno, il Gruppo Grimaldi ha deciso di destinare al potenziamento della linea Ravenna/Brindisi/Catania - si dimostra la volontà di puntare sul Porto di Ravenna nel segno di una mobilità sempre più sostenibile.

Il Porto di Ravenna è oggi al centro di una serie di importanti attività, legate anche all'attuazione del PNRR, che lo candidano a diventare protagonista di una sempre più concreta transizione energetica e l'utilizzo di navi Ro-Ro 'zero emission in port', tra le più grandi e sostenibili al mondo, va esattamente in questa direzione. La Eco Catania e la Eco Livorno sono infatti due esemplari di Ro-Ro hybrid di nuovissima generazione, consegnate al Gruppo Grimaldi nel primo semestre del 2021, la cui peculiarità è l'utilizzo di carburante fossile durante la navigazione e di energia elettrica durante la sosta in porto. Queste grandi navi sono capaci di soddisfare le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza di 5MWh, che si ricaricano durante la navigazione mediante shaft generators nonché attraverso 350 m2 di pannelli solari. A questo aspetto ecofriendly si affianca il miglioramento del servizio offerto, poiché Eco Catania ed Eco Livorno sono capaci di trasportare oltre 7.800 metri lineari di merci rotabili ciascuna, pari ad oltre 500 trailer (oltre a 180 automobili), mentre le "Eurocargo" precedentemente utilizzate potevano ospitare 250 semirimorchi. È, dunque, raddoppiata la capacità di carico dei garage delle due nuove navi nonostante consumino lo stesso quantitativo di carburante a parità di velocità. Questo si traduce in un'efficienza almeno raddoppiata in termini di consumo per tonnellata di merce trasportata con una significativa riduzione delle corrispondenti emissioni di CO2.

Da tempo il Porto di Ravenna, che sempre ha creduto nelle Autostrade del Mare, sostiene l'importanza di togliere camion dalle strade (a fine 2021 il Terminal T&C avrà sottratto dalle strade circa 80.000 camion e dal porto di Ravenna saranno partiti più di 9.000 treni), sia in termini di riduzione di emissioni nocive, sia in termini di maggiore sicurezza della circolazione. A questa significativa attività di movimentazione di rotabili, ora si affiancano i progetti di elettrificazione delle banchine, cold ironing al terminal crociere, realizzazione di impianti per la produzione di energie rinnovabili, utilizzo di mezzi elettrici o alimentati a idrogeno, nel segno di una sempre maggiore sostenibilità ambientale di un grande porto, come è quello di Ravenna. Un porto che già oggi si colloca tra i primi del nostro Paese e che, con la realizzazione del Progetto dell'Hub Portuale, si candida a svolgere in maniera ancora più determinata il ruolo di nuovo e importante snodo della logistica nazionale e centroeuropea.

Il potenziamento della linea Ro-Ro, il progetto Ravenna Port Hub e quello di Royal Caribbean che riguarda il terminal crociere, completano il quadro di un porto dinamico, attivo, che sta realizzando investimenti importanti e che sta crescendo grazie anche alla fiducia che gli manifestano grandi operatori, come il Gruppo Grimaldi, ai quali continuerà a dimostrare di essere all'altezza delle sfide che la competitività pone, soprattutto se legate ai temi della sicurezza e della sostenibilità.

mensile **porto di ravenna**

Focus AUTOSTRADE DEL MARE

Gruppo Grimaldi: l'arrivo di Eco Catania ed Eco Livorno - Novembre 2021



Eugenio Grimaldi e Daniele Rossi

Il porto di Ravenna con Grimaldi verso un futuro sempre più green





Luca Grilli (Compagnia Portuale)

Impiegati 90 lavoratori tutti professionalizzati e formati



“Era ora che navi come l'Eco Catania e l'Eco Livorno arrivassero a Ravenna”, commenta Luca Grilli, presidente della Compagnia Portuale. “È un segnale per gli importanti risultati che Grimaldi sta avendo in tutta la nazione. E quando un armatore dialoga con il territorio e con le compagnie portuali è un elemento da evidenziare e da portare anche alla coscienza di tutto il cluster portuale”.

“È importante per noi, perché nelle navi alle mie spalle oggi sono state impiegate oltre 90 persone, che a volte a livello numerico possono rappresentare anche più compagnie portuali messe insieme. È uno sforzo importante a livello di formazione, di professionalità e di valorizzazione dei nostri ragazzi. Siamo veramente orgogliosi che Ravenna sia al centro di questi investimenti della Grimaldi, che l'AdSP abbia accelerato questo processo e che la Compagnia Portuale sia stata scelta”. L'arrivo a Ravenna di navi come l'Eco Catania e l'Eco Livorno è la prova della risposta positiva che il Porto di Ravenna sta dando alle autostrade del mare.

Il fatto che vettori come quelli che stanno arrivando al terminal traghetti scelgano il nostro porto, ci rende onorati e orgogliosi. Onorati perché è una conferma del trend positivo che questo tipo di traffico, fra i pochissimi che si è mantenuto nel periodo Covid, si stia radicando nei numeri e nella cultura operativa del sistema portuale ravennate. Orgogliosi perché la grande professionalità della Compagnia Portuale di Ravenna non ha mai messo in discussione il non sempre facile rapporto con i gruppi armatoriali che vorrebbero, spesso a discapito della sicurezza, un'integrazione verticale fra le operazioni portuali e quelle dei marittimi.

Il Gruppo Grimaldi questo concetto nel tempo l'ha capito, grazie anche alla ferma presa di posizione dell'Au-

torità di Sistema Portuale, e addirittura ha rilanciato con le sue ultimissime navi di nuova concezione che potenzialmente quasi raddoppiano i numeri di carico e scarico che si avevano con i vettori precedenti. In un mondo del lavoro che vede una contrazione numerica lavorativa sul tema dei servizi, va sottolineato che nella nave ormeggiata al T&C sono stati impiegati una novantina di lavoratori tutti professionalizzati e formati. La decisione della Shipping Line ci permette di continuare il nostro continuo processo di assunzioni iniziato già nel mese di maggio, di dare possibilità e continuità occupazionale a tanti giovani ragazzi e di esprimere e controvertire un processo che difficilmente nella nazione si può notare, cioè che il “lavoro portuale” rimane sul territorio senza alterare l'equilibrio socio economico del lavoro stesso, impedendo di creare drammi sociali come quelli a cui stiamo assistendo adesso a Cagliari e Catania.

La Compagnia Portuale, i suoi dirigenti, i suoi lavoratori sanno benissimo che la specialità dell'ordinamento del lavoro portuale risiede nella necessità di garantire costantemente una efficiente e qualificata offerta di lavoro a fronte di una domanda non sempre costante e difficile da prevedere. Riuscire a dare risposta alle nuove navi Eco significa che gli investimenti fatti in sicurezza e formazione sono l'unica risposta a un mondo professionale che in realtà spesso mette il profitto sopra a tanti altri valori.

Il nostro obiettivo rimane sempre quello di dare al territorio e ai suoi rappresentanti motivo per vantarsi dello strumento importantissimo che siamo e sappiamo di essere, non dimenticando mai la nostra natura di fornitore in un porto che si appresta a diventare un porto di rilievo internazionale.



di **ROBERTO BUNICCI**
Capo Pilota

«L'operatività va coniugata in un contesto di piena sicurezza»

È necessario allargare le sezioni navigabili

L'ingresso nella rotta Adriatica RA-CT, delle navi GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) rappresenta uno step-up di grande rilevanza sia in termini di capacità di stiva (520 semirimorchi capacità massima della nave rispetto ai 250 delle precedenti navi) che in termini di emissioni inquinanti.

Le navi sono infatti definite ecofriendly in quanto capaci durante la sosta in porto, di alimentare gli impianti di bordo grazie a batterie al litio (impianto di 5 MWh), le quali vengono ricaricate dai motori principali durante la navigazione e da pannelli solari (circa 350 m²) durante le soste. L'impiego di queste nuove navi, assume grande rilevanza anche in termini di attività autostrade del mare con migliaia di camion sottratti alle strade e quindi con un vero e proprio ponte marittimo che concretizza i concetti più moderni di intermobilità anche in ottica ecosostenibile.

Sono attualmente le ro-ro più grandi del mondo e di conseguenza sono a Ravenna espressione massima del gigantismo navale che tanto spesso è tema di dibattuti scambi. Le navi hanno un windage di circa 7500 m², diciamo più di un campo da calcio messo verticalmente che può generare, ad esempio, a 24 nodi di vento apparente laterale, una pressione di spinta di 50 tonnellate. Quando si pilota un traghetto gigante come quello della classe ECO le sensazioni sono contrastanti.

Da un lato la nave è bene equipaggiata con tecnologie al top delle possibilità di oggi, dall'altra dobbiamo necessariamente fare i conti con gli ingombri nave nel canale Candiano. La nave ha per sua peculiarità un ridottissimo pescaggio, con una grande superficie esposta al vento, da cui deriva uno scarroccio fuori del normale, anche superiore a quello di alcune tipologie di navi speciali, come sono i car carrier, che pure scalano a Ravenna.

La sfida massima per queste nuove taglie di navi, che ricordo essere condizionate da regolamento portuale a condizioni meteo favorevoli, è rappresentata dai problemi comuni a tanti porti Italiani e non solo, che pagano un deficit di complicato rinnovamento degli spazi portuali e quindi della accessibilità nautica a queste nuove tipologie di vettori. È chiaro che rinnovare le flotte sia sempre più semplice che modificare gli ambiti portuali, ma il problema è di prepotente attualità, in quanto le navi sono state immesse sul mercato. Per questi motivi abbiamo osservato diverse limitazioni nei porti Tirrenici di Livorno, dove la nave è stata poi destinata a un altro ormeggio, essendo quello impiegato usualmente da Grimaldi non spendibile per questa classe, così come nel porto di Genova dove le ECO class, oltre che a qualche piccolo incidente, sono state limitate a ormeggiare e disormeggiare in sole ore diurne. È accaduto inoltre che a causa di condimeteo sfavorevoli la nave abbia dovuto attendere più di 48 ore la diminuzione del vento, prima di procedere per l'ormeggio.

I piloti Ravenna accolgono quindi con massima disponibilità gli ECO class, consapevoli che il nostro ruolo ci impone di coniugare l'operatività nave dentro un contesto di piena sicurezza della nave negli spazi portuali. Il tratto certamente più complicato è quello fra le l'imbocco dei moli guardiani e la banchina Enel, da qui in poi, il canale si allarga quel tanto che basta da poter guadagnare un maggiore spazio di franco laterale. Da quanto esposto ne deriva la pressante esigenza, per il futuro prossimo, e a beneficio della continua accessibilità del porto canale, di procedere con allargamento delle sezioni navigabili di pari passo con l'aumento dei fondali che da soli non basterebbero a un vero salto di qualità per il porto di Ravenna.

«Professionalità e dotazioni ci consentono di gestire anche i 'giganti del mare'»



di **RICCARDO VITIELLO**
AD Sers

Dal punto di vista dei servizi tecnico-nautici bisogna evidenziare che le dimensioni maggiori delle nuove navi impattano sensibilmente sulle manovre di entrata e uscita dal porto.

È chiaro che con il crescere delle dimensioni delle navi aumentano le criticità nelle manovre di entrata e uscita dal porto, seppur la consolidata professionalità di tutti i servizi tecnico-nautici e la consistenza della flotta dei rimorchiatori SERS permettono di accogliere questi giganti del mare nel porto di Ravenna in massima sicurezza.

Le navi Eco Catania ed Eco Livorno sono 2 delle 12 navi RoRo (destinate al trasporto di merci rotabili) di ultima generazione ordinate e costruite dal Gruppo Grimaldi. Si tratta di navi ibride della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) in servizio sulla linea Ravenna Brindisi Catania che hanno sostituito le due

navi RoRo della classe Eurocargo (Eurocargo Catania ed Eurocargo Valencia) che servivano la stessa rotta.

Le due nuove navi sono dei veri giganti green in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ rispetto alle navi RoRo della precedente generazione operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto.

Questi giganti hanno dimensioni maggiori delle due precedenti navi RoRo che scalavano il porto di Ravenna, sono lunghe ben 238 metri contro 193, larghe 34 metri contro 26 e una stazza di 67.311 tonnellate contro 29.000 circa delle precedenti.

È raddoppiata la capacità di carico da 250 a circa 500 semirimorchi rendendo la linea Ravenna Brindisi Catania più efficiente in termini di capacità offerta all'utenza e in termini di consumo energetico per tonnellata di merce trasportata.

PRENDITI CURA DEI TUOI DIRITTI



DURANTE LA PANDEMIA CI SIAMO SENTITI SOLI.
L'EMERGENZA HA EVIDENZIATO VECCHI E NUOVI BISOGNI DI TUTELA.
I GARANTI REGIONALI POSSONO AIUTARTI AD AFFERMARE,
DIFENDERE, RAPPRESENTARE I TUOI DIRITTI. SENZA COSTI.
GARANTISCE L'EMILIA-ROMAGNA.

 Regione Emilia-Romagna
Assemblea legislativa

garantiregionali.emr.it