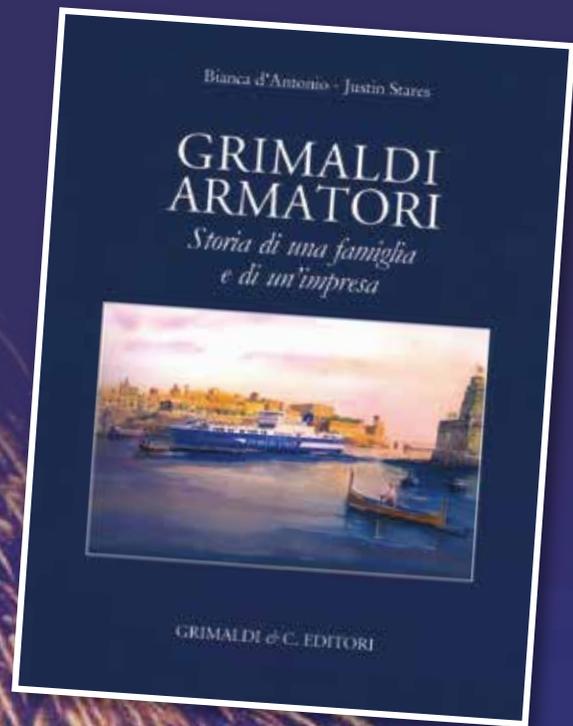


LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



Speciale Grimaldi 2023

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



SOMMARIO

- 5 Tutte le sfide dello shipping mondiale
- 7 Terminal Barcelona a Grimaldi
- 9 Emanuele Grimaldi personalità dell'anno
- 10 Ad Igoumenitsa ha inizio l'era Grimaldi
- 11 Ridistribuito il valore
- 13 Shipping sostenibile si può e va premiato
- 14 Atlantic Container Line "miglior vettore oceanico"
- 15 I marittimi: cuore della transizione green
- 16 Un premio ai campioni del risparmio di fuel
- 17 Anche Heraklion (Creta) con Grimaldi

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@gazzettamarittima.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 30 Dicembre 2023 - P.I. 45%

All'avanguardia nella transizione continua

Diciamo subito che questo nostro appuntamento di fine anno con l'armamento Grimaldi fa parte ormai di una tradizione: sia perché il gruppo è una realtà primaria nel panorama dello shipping, sia perché la sua realtà è di quelle d'avanguardia su tutte le tematiche della navigazione, da quelle tecniche a quelle ambientali.

Tra l'altro la Compagnia di Navigazione, che come ricordano i media europei è leader a livello internazionale per il trasporto marittimo di merci e passeggeri, ha scelto, insieme a Var Group e Oracle, un modello ibrido di gestione IT, intraprendendo con il cloud di Oracle (OCI - Oracle Cloud Infrastructure) un nuovo percorso digitale che ha aperto un'altra "finestra" innovativa nel campo. Una bella sfida - è stato ricordato al momento dell'annuncio, a metà anno - che risponde all'incremento del trasporto marittimo dei passeggeri con l'apertura di nuove rotte. "Importante rendere i sistemi IT più efficienti, scalabili e soprattutto più sicuri, scegliendo il paradigma tecnologico del cloud, passando da un modello di gestione dell'IT completamente in-house al modello ibrido più avanzato del momento. "Grazie al suo Centro di Competenza Oracle, Var Group si è dimostrato un partner di valore per l'introduzione dei servizi cloud su Oracle OCI: ci ha accompagnato in tutto il percorso di adozione del nuovo sistema con professionalità, garantendoci efficienza e continuità operativa", ha dichiarato a suo tempo Giulio Capacchione, CIO del Gruppo Grimaldi. "La strada verso il cloud è ricca di occasioni e potenzialità che, ne siamo certi, continueremo a cogliere e sfruttare insieme a Oracle e Var Group."

È un aspetto marginale di quella che è la gestione di una delle più importanti realtà internazionali dello shipping? Tutt'altro: e gli esperti ci dicono che oggi le Compagnie di Navigazione, specie quelle più proiettate nel futuro, si affermano anche e specialmente per la gestione avanzata. Non basta dunque avere grandi, belle e moderne navi, con ottimi equipaggi e altrettanto validi agenti a terra: occorre che tutto sia attentamente armonizzato alla luce delle più avanzate tecnologie del trading. È materia di studio continuo e fa parte del processo evolutivo, così come quello della progettazione degli scafi e della ricerca del "green" assoluto.

*

Sulla ricerca della difesa ambientale, coniugata sempre al realismo dell'operare, ricordo una intervista che all'inizio dell'anno feci ad Emanuele Grimaldi, fresco presidente dell'ICS, ovvero dell'armamento mondiale. Come obiettivo suo e dell'intero armamento internazionale più evoluto, citò i seguenti punti: decarbonizzazione, benessere dei marittimi, cyber-security, digitalizzazione funzionale, contrasto a tutte le forme di pirateria. L'ordine di priorità mi era sembrato già un programma impegnativo, perché sulla decarbonizzazione le scuole erano tante. Posso dire che oggi, dopo meno di un anno, le idee siano più chiare ma specialmente sia chiaro che non esistono soluzioni miracolistiche. Ovvero: si deve procedere per gradi, pronti a cogliere le opportunità tecnico-economiche realistiche invece di sognare il meglio non ancora possibile. All'insegna del vecchio ma ancora attuale saggio detto: il meglio è spesso nemico del bene. Sempre Emanuele Grimaldi aveva ribadito nella nostra intervista questo criterio: "Ritengo che la soluzione ambiente non verrà da un'unica tecnologia ma da un mix. Oggi viviamo una fase di transizione energetica e non esiste ancora "sul piano operativo", 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".

E ancora, con l'orgoglio dei risultati raggiunto fino a quel momento: "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".

*

Nelle pagine che seguono, facciamo il possibile per chiarire come viene realizzato questo impegno. Con la consapevolezza che dobbiamo tutti stare in guardia per non confondere i bisogni reali con le fantasticherie, le possibilità reali con la fantascienza, le leggi dell'economia con quelle dell'Arcadia.

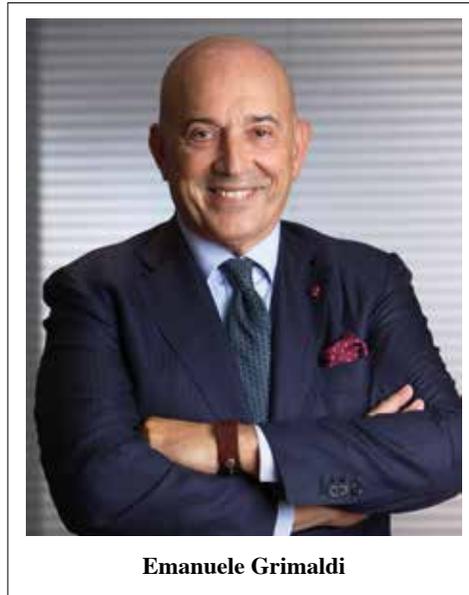
Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA-BIS A EMANUELE GRIMALDI

Tutte le sfide dello shipping mondiale

Emanuele Grimaldi è da tempo un punto di riferimento globale per lo shipping. La sua recente nomina al vertice di ICS non è che una delle conferme. E il suo tempo è diventato tanto accelerato, per gli impegni non solo della sua azienda, che ottenere una sua analisi sul mondo della logistica marittima è davvero diventato arduo. Ci rifacciamo così a una intervista che cortesemente ci rilasciò qualche tempo fa, e che ci sembra quanto mai attuale e centrata. Eccola.

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 Poulsen. Le sfide dell'associazione per i prossimi anni sono molteplici: decarbonizzazione, il benessere dei marittimi, cybersecurity, contrasto alla pirateria, digitalizzazione, 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



Emanuele Grimaldi

a tutte le altre modalità di trasporto. Ma dobbiamo fare ancora meglio. 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...Anche dal vertice COP28 non sono uscite risposte globalmente decisive. 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 ancora 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 idro-

geno 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, spe-

cialmente in Italia, ci sono 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 nau-

tici 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. Abbiamo aperto formazione e incentivi. Lo stato di guerra in nord Europa non aiuta, visto che in campo non dirle ucraini e russi erano una componente significativa degli equipaggi mercantili.

Che fare? 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.

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.

A.F.



Terminal Barcelona a Grimaldi

Durante una riunione tenutasi recentemente, il Consiglio di Amministrazione del Porto di Barcellona ha autorizzato Terminal Ferry Barcelona S.L., società del Gruppo Armas Trasmediterránea, a cedere a Grimaldi Terminal Barcelona, S.L. la propria concessione nel porto catalano. A seguito di tale trasferimento, i due terminal traghetti saranno unificati sotto un'unica concessione in capo a Grimaldi Terminal Barcelona, S.L.

Terminal Ferry Barcelona occupa un'area di 100.000 m² sui moli Sant Bertran e Ponent, sulla quale già operava regolarmente il Gruppo Grimaldi tramite le navi della sua consociata Tramed GLE, con i suoi servizi da e verso le Isole Baleari.

Operativo dal 2013, Grimaldi Terminal Barcelona si estende

attualmente su una superficie di 87.000 m² nei moli Ponent, Costa e Contradic.

La cessione è stata autorizzata dalla Commissione Nazionale dei Mercati e della Concorrenza spagnola, che ha posto come condizione la restituzione da parte di Grimaldi Terminal Barcelona al Porto di Barcellona di un'area di 44.000 m² e 650 metri di attracco preferenziale tra i moli Costa e Contradic.

L'unificazione delle concessioni apporterà miglioramenti nei servizi che il terminal offrirà ai passeggeri, agli automezzi, al carico ro-ro nonché alle navi, consentendo la gestione congiunta delle operazioni di attracco, carico e scarico, dei mezzi e degli accessi portuali.





CTN

COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
TUNISI

**HAPPY
NEW YEAR**

*Augura a tutta
la sua clientela
un felice e prospero
NUOVO ANNO*


Austral
AGENZIA MARITTIMA

(Società Trasporti Combinati s.r.l.)

LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9

Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail austral@austral.it

DAI LLOYD'S LIST GREEK SHIPPING AWARDS

Emanuele Grimaldi personalità dell'anno



Emanuele Grimaldi è stato premiato come Personalità Internazionale dell'Anno ai Lloyd's List Greek Shipping Awards 2023, nel corso di una cerimonia che si è svolta il 1° dicembre presso l'Atheneum InterContinental Hotel di Atene.

Quest'anno i Lloyd's List Greek Shipping Awards hanno celebrato il loro 20° anniversario. Sin dal suo lancio nel 2004, l'evento ha puntato i riflettori sul notevole dinamismo e sulla professionalità dello shipping greco, nonché sulle competenze e sui servizi in costante evoluzione forniti nell'ambito del cluster marittimo nazionale. Ha inoltre mantenuto un'ottima reputazione basata su credibilità e correttezza, rinsaldata nel corso degli anni da giurie di settore di elevato calibro.

Ad aggiungere prestigio al riconoscimento è il fatto che Emanuele Grimaldi è stato il primo a riceverlo per ben due volte: infatti, era già stato premiato come Personalità Internazionale dell'Anno durante l'edizione del 2011 dei Lloyd's List Greek Shipping Awards.

Come ha spiegato il giornalista del Lloyd's List Nigel Lowry durante la consegna del premio, "la giuria ha preso in considerazione diversi fattori. In primo luogo, il successo di Emanuele Grimaldi alla presidenza dell'International Chamber of Shipping. È instancabile nel promuovere il settore e spesso si allinea con le posizioni greche su molte delle questioni più importanti. In secondo luogo, l'azienda di famiglia, il Gruppo Grimaldi, è leader nel trasporto marittimo ecologico e uno dei principali esponenti delle Autostrade del Mare in Europa. Quest'anno è stato epocale per il gruppo. Complessivamente ha 24 navi in

costruzione per un costo complessivo di oltre 1,5 miliardi di dollari, comprese numerose grandi unità car carrier predisposte per l'uso dell'ammoniaca come carburante. Da ultimo, ma non per importanza, continua a investire in Grecia. L'investimento più noto di Grimaldi è Minoan Lines. Tuttavia, quest'anno ha anche vinto due gare pubbliche per la concessione di lungo termine dei porti greci di Igoumenitsa e Heraklion: iniziative importanti che aiutano a rafforzare la fiducia internazionale nell'economia greca nel suo complesso".

"Ottenere questo riconoscimento è per me motivo di grande orgoglio, e riceverlo stasera davanti ad un pubblico così illustre, che rappresenta il gotha dello shipping greco, mi onora ancora di più", ha commentato Emanuele Grimaldi dopo aver ricevuto il premio.

"Desidero ringraziare la giuria dei Lloyd's List Greek Shipping Awards per questo premio – ha aggiunto – che arriva in un momento della mia lunga carriera in cui sto mettendo tutto l'impegno possibile nello sviluppo e nella promozione dello shipping internazionale non solo sul fronte aziendale, essendo alla guida del Gruppo Grimaldi, ma anche a livello istituzionale, nella mia veste di Presidente dell'International Chamber of Shipping".

"Infine – ha concluso Grimaldi – mi piace pensare che questo premio sia anche un riconoscimento per l'impegno profuso sempre, e ancor di più nell'ultimo decennio, per il continuo sviluppo del trasporto marittimo e della logistica in Grecia, un Paese in cui mi sento davvero a casa".

Ad Igoumenitsa ha inizio l'era Grimaldi



Il 20 ottobre, con la firma dell'accordo di compravendita, si è concluso ufficialmente il processo di vendita e trasferimento della quota di maggioranza del capitale dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa (IPA S.A.) al consorzio guidato da due società del Gruppo Grimaldi, Grimaldi Euromed SpA e Minoan Lines S.A. A passare ufficialmente di mano, per un prezzo complessivo di 84,17 milioni di euro, è stato il 67% del capitale di IPA S.A., venduto dall'Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF), fondo che si occupa della gestione e della privatizzazione dei porti e di altri beni pubblici in Grecia, e membro di GROWTHFUND – The National Fund of Greece.

Per il Primo Ministro greco Kyriakos Mitsotakis, si è trattato di "un giorno molto importante non solo per Igoumenitsa, ma per l'intero Epiro, che sta davvero iniziando un viaggio verso una nuova era salpando da qui, dal suo porto più grande". La sua presenza alla cerimonia della firma a Igoumenitsa insieme ad altri membri del Governo – tra cui il Ministro delle Finanze, Kostis Hatzidakis e il Ministro degli Affari marittimi e delle politiche insulari, Christos Stylianides – è stato un chiaro segno del grande valore strategico dell'accordo per l'intero paese. Infatti, come ha sottolineato il Primo Ministro, "il trasferimento della gestione del porto di Igoumenitsa ad un grande colosso dello shipping come il Gruppo Grimaldi significa maggiore sviluppo sia per l'economia locale che per quella nazionale. Un investimento che fungerà da forza trainante del progresso verso più posti di lavoro e vite migliori in tutta la Grecia occidentale".

Presenti alla cerimonia erano anche il CEO di HRADF Dimitris Politis, il Vice CEO di GROWTHFUND Stefanos Giourelis, il Vicepresidente del Parlamento greco Ioannis Plakiotakis, il governatore regionale dell'Epiro Alexandros Kachrimanis ed altri rappresentanti di istituzioni regionali e locali, nonché una delegazione del Gruppo Grimaldi ad accompagnare l'Amministratore Delegato Emanuele Grimaldi.

"L'obiettivo finale del nostro Gruppo è far sì che il porto di Igoumenitsa esprima appieno il suo potenziale a beneficio di tutte le parti interessate, a livello locale, nazionale e internazionale", ha affermato Emanuele Grimaldi. "Abbiamo un ambizioso programma di investimenti, che mira a sviluppare ulteriormente le attività commerciali del porto nel settore dei traghetti, delle crociere e dei porti turistici".

"Igoumenitsa è la porta tra l'Europa occidentale, la Grecia, i Balcani e la Turchia", ha aggiunto. "A questo proposito, intendiamo attrarre e potenziare ulteriormente i servizi marittimi per il trasporto di merci e passeggeri tra questo porto e la costa adriatica italiana, essenziali per il commercio tra le nazioni in questa parte del Mediterraneo. Tutto ciò si tradurrà in più flussi commerciali, più turismo, più imprese locali e più posti di lavoro".

Il tutto sempre con un occhio alla sostenibilità ambientale, come d'abitudine per il Gruppo italiano: "Attraverso i nostri investimenti in fonti energetiche rinnovabili, intendiamo fare di Igoumenitsa un vero porto green e un punto di riferimento per l'intera industria portuale", ha concluso Grimaldi.

Ridistribuito il valore



L'eccellente performance economica del Gruppo Grimaldi continua ad andare di pari passo con la sua strategia di sostenibilità. Continua a investire massicciamente in innovazione e sviluppo sostenibile, efficienza energetica e capitale umano. Ecco il rapporto sulle scelte.

“Nello specifico, i risultati, particolarmente positivi lo scorso anno – sottolinea il Gruppo – ci hanno permesso di continuare a ridistribuire il valore economico a tutti i nostri stakeholder e di contribuire ad ampliare la portata dell’opera della Fondazione Grimaldi Onlus”.

“Il valore economico generato sotto forma di fatturato ha sfiorato nel 2022 i 5 miliardi di euro, un record negli oltre 75 anni di storia del nostro Gruppo”.

“La maggior parte di questo valore è stata distribuita agli stakeholder – tra gli altri, fornitori, dipendenti e comunità. Una ripartizione dettagliata è disponibile nel nostro Report di sostenibilità recentemente pubblicato, ma vale la pena menzionare qui alcuni punti salienti”.

“Le competenze e la motivazione dei nostri dipendenti sono state uno dei pilastri fondamentali del successo del Gruppo Grimaldi in tutti questi anni. Nel 2022, la quota di valore economico generato che il Gruppo ha erogato ai suoi 18.000 dipendenti – sotto forma di stipendi e benefit – ha raggiunto quasi 500 milioni di euro”.

“Come ogni anno, il Gruppo ha concesso dei bonus per premiare la dedizione del proprio personale. Nel corso del 2022, il 25% del personale amministrativo delle compagnie di navigazione napoletane del Gruppo (Grimaldi Group, Grimaldi Euromed e Grimaldi Deep Sea) è stato coinvolto in interventi meritocratici. Inoltre, nello stesso anno, tutte e tre le aziende hanno versato ai propri dipendenti un bonus straordinario per aiutarli a far fronte al crescente costo della vita generato dalla crisi energetica e dall’aumento dei prezzi”.

“Sono stati concessi bonus anche agli equipaggi e al personale di terra di altre compagnie di navigazione estere del Gruppo, come Atlantic Container Line e Finnlines”.

“Complessivamente le compagnie di navigazione del Gruppo hanno concesso bonus per oltre 16,5 milioni di euro per premiare il personale di terra e di mare durante il 2022”.

“Investire nelle persone, nella loro crescita professionale e nella loro motivazione è da sempre una priorità del Gruppo. Vogliamo creare rapporti di fiducia duraturi, attrarre nuovi talenti e garantire un ambiente di lavoro sano e sicuro”.

“Oltre alle strategie di talent retention, il Gruppo continua a guardare al futuro della propria forza lavoro. Soddisfare le aspettative attuali e future del personale è una delle responsabilità sociali d’impresa su cui siamo concentrati”.

“La domanda di marittimi è in costante aumento e tutte le grandi compagnie di navigazione come la nostra hanno visto restringersi notevolmente l’offerta di personale qualificato. Solo le aziende con strategia e gestione delle risorse umane lungimiranti come il nostro Gruppo possono acquisire i migliori talenti”.

“Tornando alla più ampia strategia di sostenibilità e responsabilità sociale, lo scorso anno le società del Gruppo Grimaldi hanno confermato il proprio impegno a favore della comunità, sia direttamente – offrendo gratuitamente i propri servizi marittimi a diverse associazioni no-profit – sia indirettamente attraverso la Fondazione Grimaldi Onlus, che è la principale fondazione familiare privata del Sud Italia. In particolare, la Fondazione, creata già nel 2007 dal nostro amministratore delegato Emanuele Grimaldi, nel 2022 ha beneficiato di donazioni da parte delle aziende italiane del Gruppo per 3,5 milioni di euro – cifra che comprende anche i proventi derivanti dall’utilizzo del nostro brevetto per una tecnologia all’avanguardia per la raccolta delle microplastiche a mare attraverso il filtraggio delle acque di lavaggio provenienti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico delle navi”.

“Questi fondi sono destinati ad aiutare le comunità in cui operiamo, dando priorità ai giovani e alle famiglie, alla ricerca, alle attrezzature mediche e alle emergenze sociali. Il nostro impegno continua a crescere, per questo nel 2023 l’importo complessivo dei contributi delle società del Gruppo alla Fondazione Grimaldi Onlus supererà ampiamente quello dello scorso anno”.

“Restituire i profitti agli stakeholder e coltivare il talento è il nostro modo di ricompensare coloro che hanno consentito il nostro successo, assicurandoci al tempo stesso di essere ben posizionati per continuare a registrare profitti solidi – profitti che consentono tutto quanto appena descritto”.



**Ship's Agents & International Forwarders
since 1886**


TUSCANIA
international forwarders

**William
Shepherd**

port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - <http://www.fanfani.eu>

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



Shipping sostenibile si può e va premiato



La rinomata conferenza biennale “Maritime Cyprus”, tenutasi dal 9 all’11 ottobre a Limassol, ha riunito oltre 900 professionisti del settore marittimo provenienti da più di 35 paesi di tutto il mondo. Il tema del forum di quest’anno era “Lo shipping in azione: un’agenda per il cambiamento”.

In qualità di Presidente dell’International Chamber of Shipping (ICS), Emanuele Grimaldi ha partecipato alla seconda tavola rotonda della giornata di apertura, dal titolo “Shipping sostenibile verso il 2050: una missione (im)possibile?”.

Dal panel è emersa la necessità di chiarezza sulle strategie politiche. Molti dei partecipanti, compreso Grimaldi, hanno raccomandato lo sviluppo di normative globali, piuttosto che locali, per evitare il rischio di schemi regionali frammentati che porterebbero a una transizione più lenta e a costi più elevati.

Il presidente dell’ICS ha inoltre suggerito uno schema “fund & reward” per supportare i primi operatori che utilizzeranno carburanti nuovi e più costosi nel trasporto marittimo. L’ICS ha già presentato tale proposta all’Organizzazione marittima internazionale (IMO) per creare un meccanismo di mercato che incentivi i first mover e permetta di investire in infrastrutture fisiche e risorse umane, e di sostenere le economie in via di sviluppo.

Più specificamente, la proposta “fund & reward” mira ad accelerare la produzione e l’adozione di carburanti a basse o zero emissioni di gas serra, fornendo ricompense ai pionieri per

le emissioni di gas serra evitate grazie all’uso di combustibili alternativi ammissibili. Questi premi sarebbero finanziati da contributi calcolati in base alle tonnellate di CO2 emessa dalle navi, da versare a un fondo IMO che fornirebbe anche sostegno agli sforzi di riduzione dei gas serra nel settore marittimo da parte dei paesi in via di sviluppo. Scopo ultimo delle misure proposte è ridurre il divario di prezzo tra i carburanti a basse o zero emissioni di carbonio e i carburanti convenzionali, per accelerare la transizione del trasporto marittimo verso l’obiettivo “net zero” entro il 2050.

Per catalizzare la transizione energetica, l’ICS sostiene anche l’iniziativa Clean Energy Marine Hubs, che mira a creare un’infrastruttura marittima globale per trasportare i carburanti a basse e zero emissioni necessari per decarbonizzare non solo il trasporto marittimo ma il mondo intero.

Quanto al fattore umano alla base della transizione energetica, un’altra iniziativa chiave è la Task Force per una transizione marittima giusta, istituita dall’ICS, dalla Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (ITF), dal Global Compact delle Nazioni Unite, dall’Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) e dall’IMO.

La Task Force ha l’obiettivo di sostenere una decarbonizzazione del settore marittimo giusta e incentrata sulle persone, per garantire che i lavoratori marittimi siano adeguatamente formati per i carburanti e le tecnologie del futuro.

Atlantic Container Line “miglior vettore oceanico”



Atlantic Container Line (ACL, giunta al suo 58° anniversario di attività, si è sempre impegnata a garantire i più elevati standard per ciò che riguarda le proprie navi e i propri servizi, in ottemperanza

a tutte le normative vigenti. La società del Gruppo Grimaldi è stata tra le prime a ricevere la certificazione ISM di sicurezza e ambiente anche quando la conformità a tale standard non era ancora richiesta a tutti i vettori marittimi. Oltre alle certificazioni operative, tutte le nuove navi G4 di ACL sono conformi all'ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) obbligatorio, e hanno ricevuto la certificazione QUALSHIP 21 della Guardia Costiera statunitense per l'intera flotta di navi con-ro Atlantic Star, Atlantic Sky, Atlantic Sail, Atlantic Sun e Atlantic Sea.

Nel 2023, ACL si è focalizzata sul mantenimento dei più elevati standard di qualità del servizio per l'azienda e l'ambiente. A seguito del completamento del relativo processo di certificazione, ACL ha recentemente ottenuto le certificazioni ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015.

Lo standard ISO BS EN 9001:2015 specifica i requisiti per il sistema di gestione della qualità di un'azienda, dimostrando la sua capacità di fornire costantemente prodotti e servizi che soddisfano i clienti e i requisiti legali e normativi applicabili, nonché il suo impegno a migliorare la soddisfazione del cliente attraverso l'efficace applicazione del sistema.

Il Sistema di Gestione Ambientale ISO SS-EN 14001:2015 garantisce che ACL gestisce le sue navi G4 e le sue responsabilità ambientali in modo sistematico, generando valore per l'ambiente, l'organizzazione stessa e in conformità con i termini dello Standard del Sistema di Gestione Ambientale.

Per quanto riguarda i servizi resi ai clienti, la rivista statunitense di settore Logistics Management (LM) ha annunciato i vincitori dei 40° Annual Quest for Quality Awards. Nella classifica pubblicata nel numero di agosto della rivista, ACL si è posi-

zionata tra le migliori aziende per il 2023. La Quest for Quality di LM è considerata nel settore dei trasporti e della logistica come la misura più importante della soddisfazione del cliente e dell'eccellenza delle prestazioni. Per

individuare i migliori tra i migliori, lettori qualificati di LM valutano i fornitori di servizi di trasporto rigorosamente sulla base della qualità del servizio, rendendo questo sondaggio unico nel suo genere nel settore.

Logistics Management utilizza cinque criteri chiave nel processo di valutazione. Per quanto riguarda i vettori marittimi, la Quest for Quality ha preso in considerazione tredici operatori, valutati per Puntualità, Valore, Tecnologia dell'informazione, Servizio clienti e Attrezzature/operazioni.

Ai lettori di Logistics Management è stato chiesto di classificare su base annuale gli attributi in ciascuna categoria di trasporto. Tali classifiche degli attributi sono state quindi utilizzate per creare punteggi ponderati in ciascuna categoria.

Le aziende ottengono una vittoria di qualità quando i loro punteggi totali superano il punteggio medio ponderato totale nella loro categoria. Ma non basta: i fornitori devono ricevere un numero minimo di risposte dai lettori per qualificarsi per una vittoria, almeno il 5% della base totale della categoria. Atlantic Container Line ha ottenuto i punteggi più alti per Valore (10,77) e Servizio clienti (11,40) ed un punteggio ponderato di 49,01, guadagnandosi il titolo di miglior vettore nella categoria Ocean Carrier.

Dal 1967, Atlantic Container Line si distingue per qualità, servizi e innovazione. Puntando sempre ad essere la migliore, ha utilizzato idee innovative che hanno trasformato il settore dei trasporti, ha operato con gli standard più elevati, ha superato le aspettative e ha messo sempre il servizio clienti in cima alle sue priorità.

I marittimi: cuore della transizione green

In quanto datore di lavoro di circa 12.000 marittimi di varie nazionalità, il Gruppo Grimaldi è nella posizione ideale per apprezzarne il valore.

Nella sua attuale carica di Presidente della International Chamber of Shipping (ICS), l'Amministratore Delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi ha contribuito a sottolineare ulteriormente il ruolo cruciale che la gente di mare ha nella nostra industria mondiale.

"Nel suo viaggio verso combustibili a basse e zero emissioni di carbonio, il trasporto marittimo sta affrontando una vera e propria rivoluzione, e non vi sono dubbi sul ruolo cruciale che avranno i marittimi; in centinaia di migliaia dovranno essere addestrati per far funzionare navi progettate in modo diverso rispetto a quelle che conosciamo oggi.

"Nuovi carburanti con caratteristiche non ancora definite porteranno con sé nuove modalità di bunkeraggio e operazione. Ci saranno anche nuovi rischi per la salute e la sicurezza da mitigare".

"Mentre ci si interroga ancora sui carburanti del futuro, che potrebbero essere a base di idrogeno, metanolo, ammoniaca, batterie, biocarburanti o una combinazione di tutto ciò, una cosa è certa: dobbiamo iniziare a pianificare la transizione dei marittimi oggi".

"L'ICS ha già elaborato un piano d'azione chiamato "Maritime Just Transition".

"Inizia con un apprezzamento dei marittimi stessi: dobbiamo ridefinire il loro contratto sociale e non vederli come beni".

"In un momento storico caratterizzato da una carenza globale di marittimi, dobbiamo puntare sul reclutamento trasformando i loro ruoli attraverso l'istruzione e la formazione, il reclutamento e la fidelizzazione, e assicurandoci che siano mantenuti al centro del nostro processo decisionale".

"La transizione verde e digitale richiede anche la riqualificazione e il miglioramento delle competenze della forza lavoro già occupata. Il numero di marittimi che necessitano di nuova formazione potrebbe variare in base al ritmo della decarbonizzazione, sebbene la strategia dell'IMO concordata all'inizio di luglio suggerisca che il ritmo elevato richiesto per raggiungere gli obiettivi sul cambiamento climatico sarà mantenuto.



Questo è rassicurante".

"Al vertice Seafarer 2050 tenutosi lo scorso giugno a Manila, i dirigenti e i rappresentanti dei marittimi di tutto il mondo si sono riuniti per affrontare queste ed altre sfide, come la continua diminuzione dei marittimi esperti (sono necessari ben 90.000 ufficiali certificati entro il 2026 per gestire la flotta mercantile mondiale)".

"Non sarà un compito facile, ma le idee per sostenere l'elemento umano della transizione verde includono nuovi modelli per i contratti del personale di bordo, formazione per i marittimi a metà carriera e programmi di diversità. Gli stessi istituti di formazione marittima necessiteranno di aggiornamento, e anche le convenzioni che regolano la navigazione marittima potrebbero richiedere una riscrittura".

"Non si tratta solo di assumere più persone; abbiamo bisogno di una maggiore collaborazione con le istituzioni formative marittime e con i fornitori di tecnologia che stanno creando i sistemi di propulsione, movimentazione merci, per i porti e la catena logistica di domani. I marittimi devono andare in mare sapendo che la formazione che ricevono nella gestione delle navi, nella leadership in situazioni stressanti, nel lavoro di squadra a terra e nella padronanza dell'innovazione tecnologica rappresentano un punto di partenza saldo e sicuro per il resto della loro carriera".

"Il luogo della conferenza di Manila è stato esso stesso significativo: i filippini sono molto ricercati come ufficiali, ingegneri e marinai su tutti i tipi di navi, e insieme costituiscono la quota maggiore della forza lavoro a bordo a livello globale; le loro rimesse ostengono anche una parte sostanziale dell'economia delle Filippine".

"La "transizione giusta" che prevediamo sarà quindi, necessariamente, una transizione globale".

"Altrove in questo numero di G-News, si può leggere di più sulla nostra flotta in continua crescita; abbiamo preso in consegna la prima nave ro-pax di classe Superstar e ordinato altre due navi PCTC (Pure Car e Truck Carrier). Si può anche leggere del primo scalo della Great Antwerp ad Anversa, in Belgio, e dei nostri nuovi piani per il porto di Heraklion, in Grecia. Buona lettura!".

Un premio ai campioni del risparmio di fuel

Coinvolgere sempre più attivamente gli equipaggi nell'ambiziosa sfida della riduzione dei consumi di carburanti e valutare, al tempo stesso, la loro capacità di conduzione della nave e di gestione degli impianti (batterie, motori ausiliari, ecc.): è con questo scopo che il Gruppo Grimaldi ha istituito il Premio Bassi Consumi, prevedendo l'assegnazione di bonus di produttività a Comandanti e Direttori di Macchina in base alle loro performance di consumo.

Sei le variabili considerate: oltre al consumo di combustibile, la variabile a cui è associato il peso maggiore, contribuiscono all'indice di performance il carico elettrico in porto, la modalità di navigazione, il ritardo in partenza, le miglia percorse e la velocità.

Per il 2022 hanno concorso al premio Comandanti e Direttori di macchina che durante l'anno sono stati imbarcati per almeno quattro mesi cumulativi su navi "Eco" (unità ro-ro ibride appartenenti alla classe GG5G) e PCTC (Pure Car & Truck Carrier) di Grimaldi Lines, e che si sono distinti per il loro impegno nella riduzione di consumi di combustibile e delle emissioni. La procedura di calcolo degli indici di performance, basata su dati oggettivi, ha mostrato gli eccellenti risultati dei Comandanti Salvatore Cacace, per il periodo di sei mesi a bordo della Eco Valencia, e Michele Marciano, al comando della nave PCTC Grande Italia per cinque mesi, insieme ai Direttori di macchina Cirberto Ascione, che nell'anno in questione ha totalizzato sei mesi di servizio a bordo di Eco Livorno, Eco Malta ed Eco Mediterranea, e Dmytro Myroshnychenko, imbarcato per sei

mesi sulla PCTC Grande Baltimora e per altri tre mesi sull'unità gemella Grande New York.

I vincitori, premiati dagli Amministratori Delegati del Gruppo Emanuele Grimaldi e Diego Pacella lo scorso 7 giugno, sveltano su una classifica che nel suo complesso dimostra l'impegno di tutti i Comandanti, Direttori ed equipaggi ed il miglioramento delle performance legate al consumo di combustibile: tutti i Comandanti hanno infatti migliorato i loro indici di performance rispetto al 2021, con una significativa crescita del punteggio medio ottenuto del 15%. Anche i dati relativi alle prestazioni delle navi "Eco" nel 2022 sono particolarmente incoraggianti: il loro consumo orario in porto si è ridotto mediamente del 30% rispetto al 2021 a parità di ore trascorse in banchina, con un risparmio di oltre 1.000 tonnellate di MGO (Marine Gas Oil). Inoltre, grazie al corretto utilizzo dell'impianto batterie, si è ottenuto un aumento medio di un'ora per sosta nave del tempo trascorso in porto in modalità Zero Emission (senza mettere in funzione i diesel-generatori), raggiungendo il record di oltre 10 ore di sosta in banchina a zero emissioni.

In generale, grazie al miglioramento della conduzione nave e della gestione degli impianti, su cinque navi "Eco" si è ottenuta una riduzione dei consumi di ben 4.500 tonnellate di carburante.

Alla luce di questi importanti risultati, dal 2023 la partecipazione al Premio Bassi Consumi sarà estesa a tutte le navi delle categorie ro-pax, ro-ro, con-ro e vehicle carrier facenti parte della flotta delle società Grimaldi Euromed e Grimaldi Deepsea.



PER LA GESTIONE DELLO SCALO, MAGGIORANZA NELLA HPA S.A.

Anche Heraklion (Creta) con Grimaldi



Anche Creta entra nel cantiere del Gruppo Grimaldi, che è in piena campagna acquisti in Mediterraneo. Il gruppo è entrato a tutti gli effetti in possesso del 67% della Heraklion Port Authority (HPA S.A.), la società che gestisce in concessione dallo Stato greco il porto cretese di Heraklion.

Il consorzio Holding of Heraklion Port S.A., formato da Euromed SpA and Minoan Lines S.A., entrambe controllate dalla corporation marittima partenopea, lo scorso giugno si era aggiudicato la procedura pubblica bandita dal Governo di Atene (tramite l'Hellenic Republic Asset Development Fund - HRADF, l'ente che gestisce le partecipazioni statali elleniche) per privatizzare il principale porto dell'isola di Creta, con un'offerta di 80 milioni di euro.

Un'operazione, da parte di Grimaldi, che segue di pochi mesi quella messa a segno per il porto di Igoumenitsa, altro scalo greco - di cui riferiamo in queste stesse pagine - dove il gruppo italiano è storicamente presente con i propri servizi marittimi.

Alla firma erano presenti, tra gli altri, i ministri greci Kostis Hatzidakis (Finanza), Christos Stylianides (Shipping e politiche insulari) e Lefteris Avgenakis (Sviluppo rurale), il CEO di HRADF Dimitris Politis, il CEO di GROWTHFUND - The National Fund of Greece Grigoris D. Dimitriadis, il CEO della HPA Minas Papadakis e il Presidente Ioannis Vardavas, il Presidente e Managing director di Grimaldi Euromed S.p.A. Emanuele Grimaldi,

il Corporate Short Sea Commercial Director di Grimaldi Group Guido Grimaldi, il CEO di Minoan Lines Loukas Sigalas, e il Presidente del Board e Managing Director di Holding of Heraklion Port S.A. Paul Kyprianou.

“Oggi è un giorno fondamentale per la Heraklion Port Authority. Il porto, uno dei più importanti del Paese, comincia oggi un nuovo percorso di sviluppo” ha commentato il CEO di HRADF Dimitris Politis. “Con l'acquisizione del 67% da parte di Grimaldi Group, l'authority ha ora un nuovo e solido azionista, con una grande esperienza nella gestione di infrastrutture portuali. HRADF mantiene il 33% delle quote, per lavorare insieme a Grimaldi al fine di garantire il migliore sviluppo dello scalo a beneficio di Creta e di tutta l'economia nazionale”.

“Il gruppo Grimaldi ha un ambizioso programma di investimenti che punta a valorizzare la posizione strategica di Heraklion nel Mediterraneo orientale per sviluppare nuovi traffici di persone e merci” ha assicurato Emanuele Grimaldi. “Siamo pienamente consapevoli delle potenzialità di questo scalo, di cui da tempo siamo il principale cliente con la nostra compagnia Minoan Lines, che proprio qua ha il suo quartier generale. Vogliamo favorire la crescita del porto sia dal punto di vista economico sia da quello ambientale, investendo nelle energie rinnovabili per rendere Heraklion un hub green del Mediterraneo”.

ATLANTIC NETWORK



Transshipment Service -----

- MEDITERRANEAN EXPRESS SERVICE:** Frequency: 11 days
PORTS: Valencia / Sete / Marseille / Genoa / Livorno / Salerno -> Casablanca / Dakar / Abidjan / Lome / Cotonou / Lagos / (every other voyage: Douala and Dakar Northbound) / Valencia.
T/S at Lagos to: Takoradi - T/S at Antwerp to: Freetown and S. America ports - T/S via Dakar for other W. Africa ports.
NEWS: Acceptance of ro-ro and cargo on mafi from the Med to Conakry has been resumed with T/S via Dakar.
- NORTH AMERICA - WEST AFRICA SERVICE:** 11-day frequency between all USA and WAF ports
 Med Loop - 3 vessels deployed
PORTS: Baltimore / New York / Providence>Dakar / Cotonou / Lagos / Lome / Tema>Savona / Salerno / Gioia Tauro
All ports T/S via Dakar except Takoradi via Lagos. Additional NB stops (Setubal / Vigo) to load to Med zone.
 Suape Loop - 2 vessels deployed
PORTS: Altamira / Freeport / Baltimore>Dakar / Cotonou / Lagos / Lome>Suape / Veracruz
All ports T/S via Dakar except Takoradi via Lagos.
 Santos Loop - 2 vessels deployed
PORTS: Altamira / Freeport / Jacksonville / Baltimore / New York>Cotonou / Lagos / Tema>Paranagua / Santos / Veracruz
- ATLANTIC CONTAINER LINE:** Frequency: weekly
PORTS: Hamburg / Antwerp / Liverpool / Halifax / New York / Baltimore / Norfolk / New York / Halifax / Liverpool / Hamburg / Antwerp. Service via Liverpool to/from: Belfast / Dublin - Service via Antwerp to/from: Wallhamn / Gothenburg / Helsinki - Rail Service via Halifax to / from: Chicago / Detroit / Toronto / Montreal.
- MEDITERRANEAN-NORTH AMERICA SERVICE:** Frequency: 3 departures per month / 50-day rotation
PORTS: Savona / Livorno / Civitavecchia / Gioia Tauro / Valencia / Halifax / Davisville / New York / Baltimore / Jacksonville / Houston / Veracruz / Altamira / Jacksonville / Davisville / Baltimore / Antwerp.
- CENTRAL EXPRESS:** Frequency: Weekly
PORTS: Amsterdam / Hamburg / Tilbury / Antwerp / Casablanca / Santa Cruz de Tenerife / Freetown / Cotonou / Lagos / Tema / Takoradi / Abidjan / San Pedro / Amsterdam.
- SOUTHERN EXPRESS:** Frequency: 10 days
PORTS: Antwerp / Hamburg / Le Havre / Leixões / Dakar / Nouakchott / Conakry / Monrovia / Lome / Luanda / Pointe-Noire / Bata / Malabo / Douala / Libreville / Banjul / Antwerp. T/S at Dakar to: Abidjan / Cotonou / Lagos / Tema.
- NORTH EUROPE - SOUTH AMERICA:** Frequency: 14 days
PORTS: Antwerp / Hamburg / Vitoria / Rio de Janeiro / Santos / Paranagua / Zarate / Montevideo / Santos / Rio de Janeiro / Santa Cruz de Tenerife / Antwerp. T/S at Montevideo to: Asuncion - T/S at Santa Cruz de Tenerife to: Other W. Africa ports.

T/Shipment options via Antwerp as Grimaldi North Europe hub port connecting all Grimaldi Deepsea services as well as Grimaldi Euromed/Euroagean, ACL and Finnlines services
 Updated schedules are available at the following link: www.gnet.grimaldi-eservice.com www.aclcargo.com

FAR EAST NETWORK



- Frequency: 15 days
PORTS: Antwerp / Jeddah / Busan / Gioia Tauro.
- Frequency: 10 days (*30 days)
PORTS: Tianjin / Shanghai / Guangzhou* / Barcelona / Gioia Tauro / Portbury / Antwerp / Gioia Tauro / Jeddah.
- Frequency: 30 days
PORTS: Antwerp / Gioia Tauro / Fremantle** / Melbourne / Port Kembla** / Brisbane** / Auckland.
- Frequency: 30 days
PORTS: Nagoya / Laem Chabang / Pireo / Gioia Tauro / Antwerp.

**on inducement

T/Shipment options via Antwerp as North Europe hub port to all Grimaldi destinations in North Europe, North and South America.

T/Shipment options via Gioia Tauro as Med Sea hub port to all Grimaldi destinations in the Mediterranean and West Africa.

Updated schedules are available at the following link:
www.gnet.grimaldi-eservice.com

UPCOMING EVENTS

The Grimaldi Group companies organize, attend and exhibit at the main transport and logistics events.

Come and meet us!

7 > 9 November 2023 WARSAW, Poland

TRANSLOGISTICA POLAND



28 > 30 November 2023 ANTWERP, Belgium

ANTWERP XL



7 > 9 February 2024 BERLIN, Germany

FRUIT LOGISTICA



15 > 16 May 2024 TURKU, Finland

NAVIGATE



GRIMALDI LINES MINOAN LINES HELLAS SHIPWAYS OF THE SEA Tramed **MEDITERRANEAN NETWORK**

SICILY LINES

CATANIA

from / to	departures x week
GENOVA	5
LIVORNO	4
MALTA	4
SALERNO	6
BRINDISI	3
RAVENNA	4

PALERMO

from / to	departures x week
GENOVA	4
LIVORNO	5
NAPLES	6
SALERNO	3
CAGLIARI	1
CAGLIARI*	3
TUNIS	2
SAGUNTO*	3

SARDINIA LINES

CAGLIARI

from / to	departures x week
NAPLES	3
SAGUNTO	2
PALERMO	1
GENOVA	1
LIVORNO	3
SALERNO	1/2*
ARBATAX	2/3*
CMTAVECCHIA	3

OLBIA

from / to	departures x week
LIVORNO	12/14*
CMTAVECCHIA	7*
CAGLIARI	3*

PORTO TORRES

from / to	departures x week
CMTAVECCHIA	1/4*
BARCELONA	1/4*
GENOVA	3



ARBATAX

from / to	departures x week
CAGLIARI	2/3*
CMTAVECCHIA	2/3*



NORTH - SOUTH ITALY LINES

BARI

from / to	departures x week
VENICE	6

BRINDISI

from / to	departures x week
RAVENNA	3

GENOVA

from / to	departures x week
SALERNO	2



MALTA - ITALY LINES

MALTA

from / to	departures x week
GENOVA	3
LIVORNO	3
SALERNO	3
CATANIA	4
BRINDISI	3
RAVENNA	3



SPAIN - BALEARIC LINES



IBIZA

from / to	departures x week
BARCELONA	5
PALMA DE MALLORCA	1
VALENCIA	8
PALMA DE MALLORCA	8

MENORCA

from / to	departures x week
BARCELONA	5/8**
PALMA DE MALLORCA	1
VALENCIA	1
ALCUDIA	2

ALCUDIA

from / to	departures x week
BARCELONA	6
VALENCIA	7
IBIZA	1

From July 24th to September 10th

SPAIN - ITALY LINES

VALENCIA

from / to	departures x week
SAVONA	6
LIVORNO	6
CMTAVECCHIA**	4

BARCELONA

from / to	departures x week
SAVONA	5
CMTAVECCHIA	5
LIVORNO	5
PORTO TORRES	1/4***

PALMA DE MALLORCA

from / to	departures x week
SALERNO	2
CAGLIARI	2
SAGUNTO	2

SAGUNTO

from / to	departures x week
SALERNO	2
CAGLIARI	2
PALERMO*	2
CATANIA*	2



* Via Salerno
** Via Barcelona
*** Summer schedule

MOROCCO - SPAIN - ITALY LINES

TANGIER

from / to	departures x week
SAVONA	1
LIVORNO*	1
CMTAVECCHIA*	1
BARCELONA	1



* Via Barcelona

TUNISIA - ITALY LINES

TUNIS

from / to	departures x week
GENOVA*	3
LIVORNO*	3
CMTAVECCHIA	1
SALERNO	2
PALERMO	2



* Via Palermo

GREECE - ITALY LINES

PATRAS

from / to	departures x week
VENICE	6
BARI	6

CORFU*

from / to	departures x week
ANCONA	4
BRINDISI	8

IGOUMENITSA

from / to	departures x week
ANCONA	14
BRINDISI	28
RAVENNA	6



* Summer schedule

GREEK DOMESTIC LINES

HERAKLION

from / to	departures x week
SANTORINI*	3
MILOS*	1/4
NAXOS*	1
PAROS*	3
MYKONOS*	3
SYROS*	1
TINOS	**
PIRAEUS	7

PIRAEUS

from / to	departures x week
TINOS	**
SYROS*	1
MYKONOS*	3
PAROS*	3
NAXOS*	1
MILOS*	1/4
SANTORINI*	3
HERAKLION	7



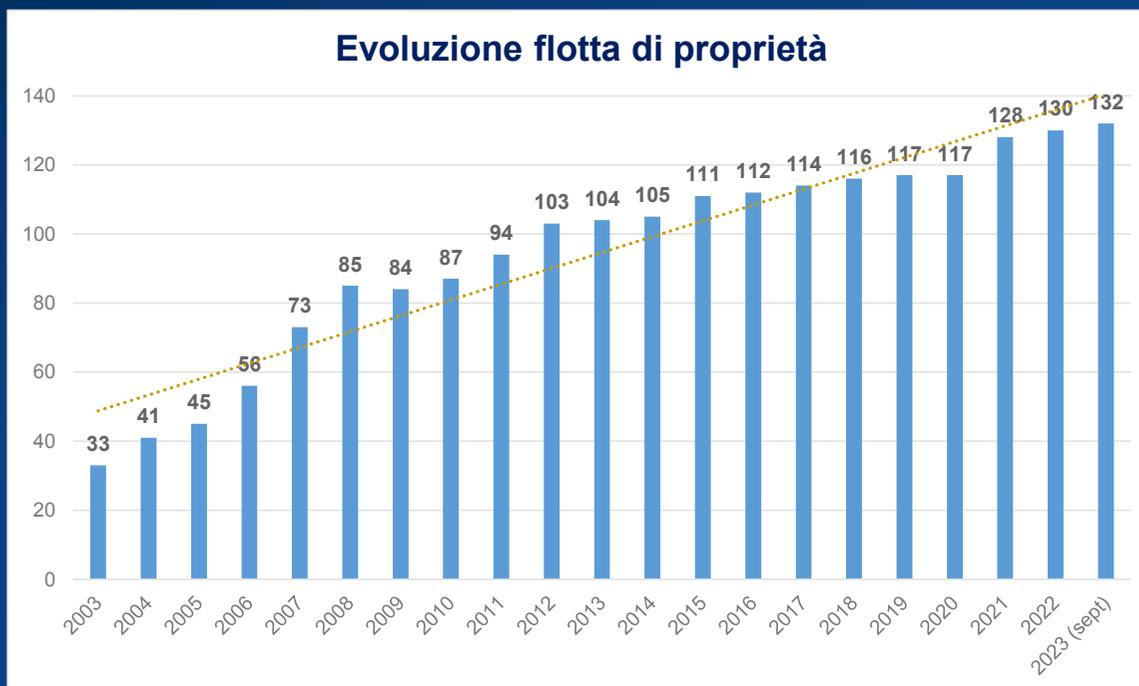
* Summer schedule

** Extraord. summer connections

BALTIC AND NORTH SEA NETWORK



IL GRUPPO IN CIFRE – INVESTIMENTI NELLA FLOTTA (1)



In aggiunta alla flotta di proprietà, in base alle proprie esigenze il Gruppo noleggia ed impiega tonnellaggio aggiuntivo su alcuni servizi.

IL GRUPPO IN CIFRE – INVESTIMENTI NELLA FLOTTA (2)

24 nuove navi in consegna entro il 2027

- **2 navi Ro/Ro ibride - Grimaldi Green 5th Generation**

Capacità: 7.800 metri lineari di merci rotabili

Cantiere: Jinling

- **1 nave Ro/Pax - Superstar**

Capacità: 5.100 metri lineari di merci rotabili e 1.100 passeggeri

Cantiere: Jinling

- **4 navi Ro/Ro Multipurpose – G5**

Capacità: 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU e 2.000 TEU

Cantiere: Hyundai Mipo

- **10 navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier)**

Capacità: 9.000 CEU (Car Equivalent Unit)

Cantiere: China Merchants Heavy Industries Jiangsu

- **7 navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier)**

Capacità: 9.000 CEU

Cantiere: Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited (SWS) e China Shipbuilding Trading Company Limited (CSTC)



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

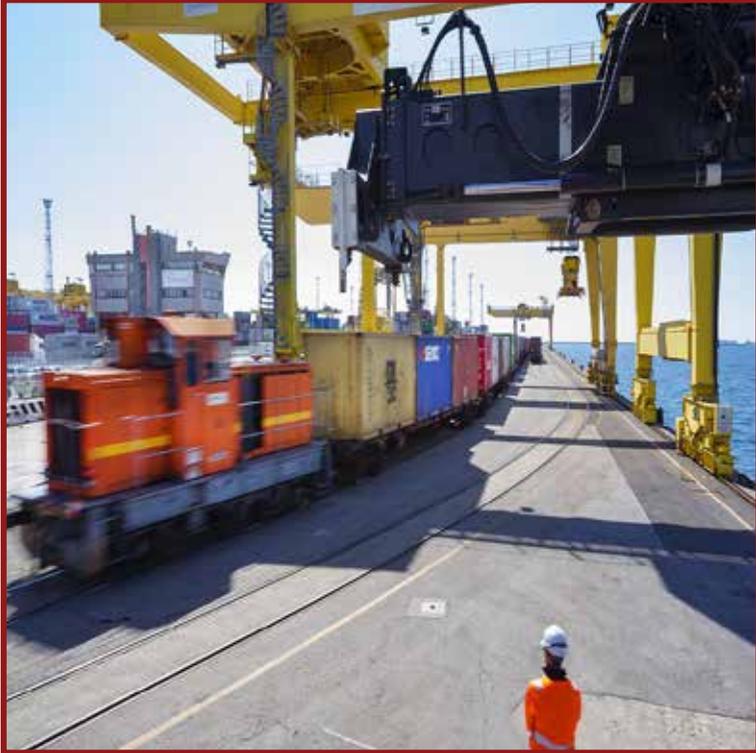


ZAKI.IT



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



 salesimp@todelta.it

 39-0586243907

www.todelta.it