

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Presentata Gnv Polaris. Catani: “A Genova spazi per crescere ci sarebbero”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 15th, 2025

Genova – Un clima (non a caso) polare ha accolto nel porto di Genova, dopo un approdo non agevole a causa delle forti raffiche di vento, la nuova nave ro-pax Gnv Polaris per la prima presentazione pubblica di fronte alla stampa, ai caricatori e ai tour operator.

Nell’occasione l’amministratore delegato della compagnia di navigazione, Matteo Catani, oltre ad annunciare l’arrivo leggermente in anticipo dal cantiere cinese Gsi delle successive tre navi (Orion a maggio, Virgo forse già entro fine anno e Aurora a inizio 2026), ha colto l’occasione per ricordare che “navi più grandi, come questa appena entrata in servizio, richiedono spazi a terra maggiori per poter fornire un servizio all’altezza”. Sempre attuale, dunque, l’appello a una migliore razionalizzazione degli spazi all’interno dello scalo genovese per favorire lo stoccaggio in questo caso di carichi rotabili. Il numero uno di Gnv non lo ha ricordato esplicitamente ma la compagnia nel recente passato aveva presentato istanza sull’ex carbonile Enel che poche settimane fa è stata data invece in concessione ad Autostrade per l’Italia per utilizzo come cantiere per lavori inerenti (direttamente o indirettamente) il tunnel subportuale. Fra gli altri pretendenti c’erano anche Spinelli e Genoa Metal Terminal.

In maniera molto ‘delicata’, ma al tempo stesso esplicita, il numero uno della compagnia di traghetti ha voluto sottolineare che in porto gli spazi da destinare a traffici in crescita ci sarebbero ma la port authority sembra non volerli assegnare o non a Gnv per la movimentazione e lo stoccaggio dei propri semirimorchi. “Gli spazi – ha dichiarato – sono per noi sempre un tema a cui dover prestare molta attenzione, abbiamo diversi accordi che ci consentono di disporre di spazi aggiuntivi rispetto a quelli di Stazioni Marittime che oggi non sono sufficienti a garantire la nostra operatività. Abbiamo attivato collaborazioni con altri terminal e abbiamo già operato con navi ro-ro sia presso il terminal di Spinelli che presso Messina. È chiaro che quella degli spazi disponibili è una tematica importante a cui tutti dovrebbero prestare molta attenzione, a partire dalle Autorità portuali e tutti gli spazi che oggi sono disponibili in porto devono poter essere in qualche modo attivati per assecondare le esigenze” degli operatori. Catani poi ha aggiunto: “La pressione (da noi condivisa) sulla riduzione delle emissioni ‘chiama’ navi più grandi che possano rendere più efficiente il consumo rispetto alle unità di carico trasportate. Questo richiede ovviamente più spazi disponibili per le operazioni e anche per garantire la sicurezza delle operazioni; questa tematica ci vede molto attivi e continuamente a dialogare con le autorità per avere disponibilità in questo senso. Oggi spazi disponibili in porto ce ne sono e possono essere attivati; se invece gli spazi oggi

esistenti rimarranno indisponibili poi si faranno le condizioni di conseguenza”.

A proposito di Gnv Polaris la nave ha una stazza lorda di 46.000 tonnellate, è lunga 218 metri e larga 29,60 metri, può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3.100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la Genova-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio. Dalla prossima estate l'affiancherà anche Gnv Orion, seconda new building che proprio in questi giorni sta completando le prove tecniche in mare, un passaggio cruciale prima della consegna all'armatore Msc (che a sua volta cede questi traghetti a Gnv in bare boat charter).

Realizzata sempre presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (Gsi) in Cina, Gnv Orion avrà però 433 cabine, quasi il doppio rispetto a Gnv Polaris, e quindi una capacità di trasporto di 1.785 passeggeri e 3.100 metri lineari per il carico merci.

Stessi numeri anche per le ultime due new entry attese nel 2026, Gnv Virgo e Gnv Aurora, che saranno però le prime della compagnia a essere alimentate anche a Gnl per la propulsione.

Mano a mano che arriveranno le nuove costruzioni la compagnia genovese procederà a dismettere altro naviglio datato: dopo La Suprema (vittima di incendio a Palermo e pronta al trasferimento in Turchia per la demolizione) e la Gnv Aries, “altre unità potrebbero uscire dalla flotta” ha confermato il numero uno di Gnv. A proposito invece della possibilità che a questa prima serie di quattro navi ro-pax costruite possa far seguito un ulteriore investimento in nuovi traghetti da parte di Msc Catani non ha smentito questa opportunità limitandosi però a commentare che “attualmente è previsto questo programma” che culminerà con le consegne di Gnv Virgo e Gnv Aurora.

Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale di queste navi ro-pax spiccano il sistema di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in porto, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard Imo Tier III. L'uso di illuminazione Led e pitture siliconiche sulla carena garantiscono ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi. La nuova nave Gnv Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle unità attualmente in flotta e un aumento della capacità e dell'affidabilità nei trasporti via mare da e per la Sicilia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**







This entry was posted on Wednesday, January 15th, 2025 at 12:01 am and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.