

# GNV

La flotta in pieno rinnovamento  
fra nuovi progetti  
e tecnologie  
all'avanguardia



*GNV Polaris, consegnata in Cina ad ottobre 2024 e arrivata al Porto di Napoli, entrerà in servizio dal 7 gennaio 2025 sulla tratta Genova – Palermo Seguiranno **GNV Orion** entro l'estate 2025 e nel 2026 **GNV Virgo** e la quarta unità, **GNV Aurora**, a propulsione Gnl dual fuel del 50%*



## Partite le vendite per l'estate 2025

**I**l Gruppo ha pubblicato il Rapporto di Comunità 2024, da cui risulta che l'azienda genera annualmente una ricaduta pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale, oltre ad agire come infrastruttura che genera scambi interni per 8,2 miliardi. L'Amministratore Delegato Matteo Catani conferma i punti chiave del piano di sviluppo. L'aumento del numero di cabine ha incrementato i costi della commessa, che inizialmente erano stati quantificati in 500 euro. Ne parliamo con **Matteo Della Valle**, nuovo Chief Commercial Officer di GNV.



Matteo Della Valle

**O**ggi GNV schiera una flotta in piena espansione, 25 unità operative rispetto al 2019, con un incremento di 7 navi.

“Siamo cresciuti sia sulle navi che sui passeggeri. Le nuove quattro unità sono equipaggiate per ridurre al minimo le emissioni inquinanti per l'ambiente e favorire il risparmio energetico. Le prime due unità, a propulsione tradizionale, consentiranno un abbattimento delle emissioni di CO2 del 30%, rispetto a quelle attualmente in flotta.”

**La sostenibilità come fattore primario nella crescita. Quali misure adotterà GNV nei prossimi anni?**

“La sostenibilità è sempre stata una priorità, uno sguardo al futuro. La Compagnia ha investito risorse importanti, pari ad oltre circa 90 milioni di euro, destinate a rendere più green la flotta, con l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (scrubber) nelle nuove unità navali per migliorare l'impatto ambientale grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di

zolfo provenienti dai gas di scarico, dotati di propulsori più efficienti grazie alle moderne tecnologie, che consentiranno un impatto ambientale inferiore del 30% rispetto a un'unità standard con meno consumi e meno emissioni nocive in atmosfera.”. Sempre con un passo avanti, “a bordo verranno installati Wi-Fi di ultima generazione per ogni esigenza, vivendo anche la navigazione come se si fosse in ufficio.”

## Lo sguardo al futuro

**Nuovo capitolo nello sviluppo di GNV Arrivata in Italia GNV Polaris**

**C**on la consegna avvenuta il 24 ottobre in Cina della prima delle quattro nuove navi Ro-Pax in costruzione, la Compagnia di traghetti del Gruppo MSC avvia uno strategico rinnovamento della flotta. Lo scorso 5 dicembre la nave è arrivata al Porto di Napoli, dove verranno eseguiti ulteriori allestimenti prima di entrare in servizio nel gennaio 2025. Grazie alle sue caratteristiche tecniche, GNV Polaris potenzierà il network della Compagnia, garantendo una maggiore flessibilità operativa e una gestione



### SCHEDE TECNICHE

- **IN SERVIZIO:** dal 7 gennaio 2025 sulla tratta Genova – Palermo
- **CANTIERE NAVALE:** Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina
- **STAZZA LORDA:** circa 46.000 tonnellate
- **LUNGHEZZA:** 218 metri;
- **LARGHEZZA:** 29,60 metri;
- **VELOCITA' MASSIMA:** 25 nodi;
- **PASSEGGERI:** 239 cabine e avrà una capacità di carico di 1.500 passeggeri e di 3100 metri lineari



## Strategia commerciale

*GNV: Matteo Della Valle è il nuovo Chief Commercial Officer. Matteo De Candia assume la direzione generale di GNV in Spagna*

**G**NV ha annunciato la nomina di Matteo Della Valle come nuovo Chief Commercial Officer e di Matteo De Candia come nuovo Direttore Generale di GNV in Spagna.

Questi nuovi incarichi rappresentano un passo importante nell'evoluzione della Compagnia, impegnata a consolidare la propria posizione di leadership nel settore del trasporto marittimo passeggeri e merci nel Mediterraneo, con particolare attenzione alla crescita nei mercati internazionali.

Con il nuovo incarico, **Matteo Della Valle** amplia le proprie responsabilità assumendo il coordinamento delle attività sia per il comparto passeggeri che per il comparto merci.

La sua comprovata esperienza nella gestione delle vendite passeggeri e la visione integrata delle attività commerciali contribuiranno a rafforzare la presenza e la competitività di GNV nei mercati chiave.

**Matteo De Candia**, precedentemente Freight Commercial Director, assume ora la guida di GNV in Spagna con l'obiettivo di consolidare le attività nel

mercato spagnolo, sia per i passeggeri che per il trasporto merci. La sua approfondita conoscenza del settore merci gli consentirà di valorizzare le opportunità di crescita nelle Isole Baleari, dove il comparto è particolarmente strategico e vale circa il 20% del business.

“Con soddisfazione annunciamo queste nuove nomine che vanno a valorizzare due nostre risorse interne.

Matteo Della Valle, con un'esperienza consolidata nel settore delle vendite per il segmento passeggeri e ora con una visione estesa anche al comparto merci e Matteo De Candia, con la sua comprovata esperienza nel settore merci e già una profonda conoscenza del mercato spagnolo.

Auguro loro il meglio in questa sfida, certo che contribuiranno a garantire una presenza ancora più efficace nei nostri mercati di riferimento e a dare ulteriore impulso allo sviluppo del business della compagnia” ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore delegato di GNV.

più efficiente dei picchi stagionali, con particolare attenzione alle tratte verso Sicilia e Sardegna. Questo segna un passo importante nel processo di rinnovamento della flotta, che prevede non solo l'ampliamento con nuove unità, ma anche il restyling e l'ammmodernamento delle navi attualmente in servizio, oltre alla graduale dismissione delle unità meno performanti.

Alla tradizionale cerimonia marittima che si è tenuta in ottobre, nota come Delivery, hanno preso parte i principali rappresentanti del cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) e una delegazione di esponenti del Gruppo MSC e di GNV. “La consegna di questa nave rappresenta per GNV un momento di estrema importanza: si tratta del primo importante passo di un progetto di ammodernamento della flotta che ci vedrà portare nei prossimi anni sul mercato – grazie alle nuove navi e al restyling di quelle esistenti – un'offerta e un servizio di altissima qualità permettendoci di posizionarci come operatore d'eccellenza sul Mediterraneo.” aveva dichiarato in una nota stampa il CEO di GNV, Matteo Catani. “Non meno significativo ricordare che, grazie ai suoi alti standard in termini di efficienza energetica e la possibilità di usufruire del cold ironing, questa nave rappresenta un fondamentale passo per la nostra Compagnia anche

in termini di riduzione dell'impatto ambientale delle nostre operazioni e farà da acceleratore del percorso di sostenibilità che abbiamo avviato e in cui crediamo fermamente. Perché, in seno al Gruppo MSC, di cui siamo parte, vogliamo concorrere ed essere parte attiva per l'abbattimento dell'impatto ambientale di tutta la industry.”

Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Polariss è dotata degli impianti necessari al cold ironing, ossia alla connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale.

Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), e riduzione catalitica selettiva (SCR) per soddisfare i requisiti IMO Tier III. Sono inoltre presenti a bordo ulteriori “energy-saving features” quali: tecnologie di riciclaggio del calore mediante turbo-alternatore; utilizzo di inverter per l'ottimizzazione del carico elettrico di pompe e ventilatori; utilizzo di luci LED sull'intero impianto di illuminazione; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni, ed applicazione di pittura silconica in carena al fine di minimizzare del consumo di combustibile necessario alla propulsione.



Matteo De Candia



**Fondata nel 1992, parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione operanti nel settore del cabotaggio e del trasporto passeggeri nel mondo. Con una flotta di 25 navi, la Compagnia opera 31 linee in 7 Paesi, da e per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta.**

**PRENOTAZIONI presso**

- Agenzie di viaggio
- Biglietterie portuali di GNV
- Al Contact Center al numero 010 2094591

[www.gnv.it](http://www.gnv.it)



## ZOOM – Lo scrubber anti-emissioni

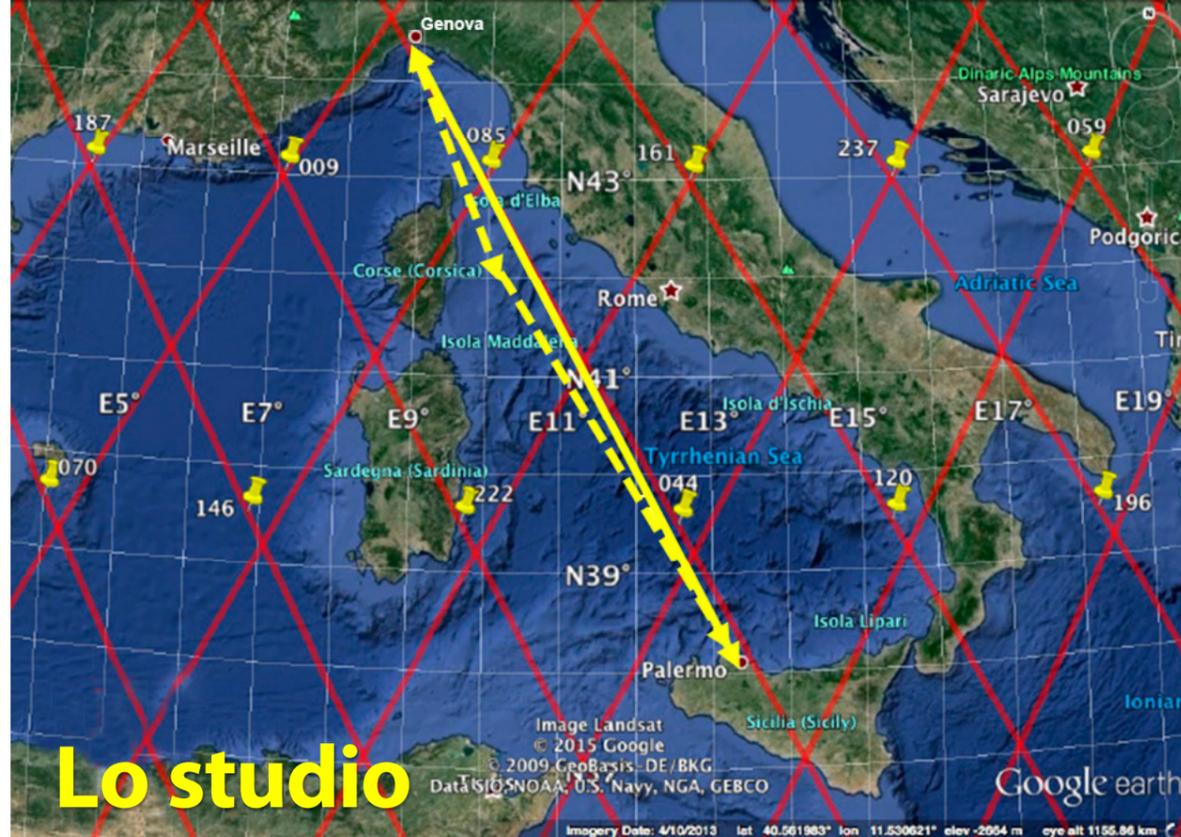
*L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di GNV nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d'eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo*

Operazione realizzata sulla M/n Majestic a Napoli, presso i cantieri della Nuova Meccanica Navale (NMN), azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, finalizzata a migliorare l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). La Compagnia si è concentrata negli ultimi anni su una logistica sostenibile del Mediterraneo intervenendo non solo sulla ecosostenibilità della flotta, ma portando parallelamente a compimento numerosi progetti mirati al miglioramento e al potenziamento dei servizi di terra e di bordo, incrementando frequenza e capacità commerciale delle rotte e implementando nuove tecnologie ITS, riducendo così i tempi della catena intermodale e favorendo lo spostamento

modale del traffico pesante dalla strada al mare con notevole abbattimento dei costi di esternalità a beneficio dell'intera collettività.

**La Compagnia si pone, tra i propri obiettivi, l'abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2** e un'offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l'autotrasportatore: con una flotta di 25 navi, 15 collegamenti marittimi internazionali e 8 domestiche, negli ultimi anni GNV ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell'ambito della rete Autostrade del Mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Nell'ambito delle Autostrade del Mare, infatti, GNV opera i collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell'arco tirrenico: i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea Napoli-Termini Imerese.





## Lo studio

### Ambiente: TEMPERATURA DEL MEDITERRANEO, oltre 1 °C in più negli ultimi 25 anni

*GNV, insieme ad ENEA e INGV, presenta i risultati di 25 anni di attività (e 100 campagne) di rilevamento della temperatura delle acque dei mari Ligure e Tirreno condotte a bordo delle navi della Compagnia*

“Questa collaborazione rientra nella più ampia strategia di sostenibilità di GNV attraverso cui intendiamo, tra le altre cose, dare il nostro contributo fattivo per preservare la biodiversità e l’ecosistema marino. Auspichiamo, infatti, ci sia modo di rafforzare sempre di più questo progetto portandolo anche sulle altre rotte operate dalla nostra Compagnia nel Mediterraneo. L’obiettivo a lungo termine è quello di utilizzare i dati raccolti anche per una sempre migliore gestione delle nostre navi ottimizzando, ad esempio, la manutenzione di scafi ed eliche” ha dichiarato **Ivana Melillo, Head of Energy Efficiency di GNV.**

Nel 2023 le temperature del Mar Mediterraneo hanno raggiunto il valore termico più elevato dall’inizio delle rilevazioni moderne, con un incremento della temperatura media superficiale di oltre 1°C in 25 anni, un progressivo aumento dal 2013 nel Tirreno meridionale, in estensione verso nord, e il riscaldamento degli strati più profondi, fino a 800 metri. È quanto emerge dalle attività condotte da ENEA e INGV nell’ambito del progetto MACMAP e presentate in occasione dei 25 anni dell’attività di rilevamento della temperatura delle acque dei mari Ligure e Tir-

reno, lungo la tratta Genova-Palermo, in collaborazione con GNV, la compagnia di traghetti del Gruppo MSC. Oltre all’aumento della temperatura media in superficie, la “fotografia termica” del Mediterraneo, realizzata in 100 campagne durante le quali sono state lanciate oltre 3 mila sonde, evidenzia anche un incremento degli strati più profondi (100-450 metri: +0,4 - +0,6°C; 450-800 m: +0,3 - +0,5°C).

Inoltre, dall’analisi delle misure emerge che tra il 2013 e il 2016 il riscaldamento è stato superiore a 0,4 °C, seguito da una leggera diminuzione e da un periodo stazionario negli anni successivi, per poi riprendere ad aumentare progressivamente dal 2021 fino al settembre 2023, quando ha raggiunto il suo massimo. Per un’indicazione dell’entità del fenomeno, va segnalato sia il breve arco temporale in cui è avvenuta questa variazione sia il fatto che per indurre nel mar Tirreno l’aumento di temperatura misurato tra 2015 e 2023 nello strato tra 200 e 800 m di profondità, sarebbe necessaria una quantità di energia pari a decine di volte il consumo di energia elettrica in Italia in un anno.

“La serie storica di dati di temperatura lungo la stessa rotta è cruciale per gli studi climatici perché

consente di valutarne l’evoluzione temporale evidenziando le possibili variazioni quindi di capire se nel tempo c’è stato un riscaldamento o un raffreddamento lungo colonna d’acqua nella zona monitorata”, spiegano i **ricercatori dell’ENEA, tra cui Franco Reseghetti**, da poco in congedo e che in prima persona ha realizzato le campagne.

“Questa collaborazione rientra nella più ampia strategia di sostenibilità di GNV attraverso cui intendiamo, tra le altre cose, dare il nostro contributo fattivo per preservare la biodiversità e l’ecosistema marino. Auspichiamo, infatti, ci sia modo di rafforzare sempre di più questo progetto portandolo anche sulle altre rotte operate dalla nostra Compagnia nel Me-

diterraneo. L’obiettivo a lungo termine è quello di utilizzare i dati raccolti anche per una sempre migliore gestione delle nostre navi ottimizzando, ad esempio, la manutenzione di scafi ed eliche”, afferma **Ivana Melillo, Head of Energy Efficiency di GNV.**

“Cosa riserverà il futuro prossimo? Le indicazioni dei modelli disponibili propendono per un possibile ulteriore aumento delle temperature delle acque, ma la veridicità di tali previsioni potrà essere confermata solo dalle misurazioni che gli attori di questa ventinquennale attività hanno tutta l’intenzione di continuare a svolgere, a cominciare dalla centesima campagna prevista per il prossimo dicembre”, dichiara **Simona Simoncelli ricercatrice dell’INGV.**

■ **La storia delle campagne (1999-2024)** - Il 20 settembre 1999, alle ore 19:54:55 UTC, nel punto di coordinate 44° 18.793' N, 8° 59.547' E, un team di ricerca di ENEA e Cnr lanciò una sonda batitermografica a perdere (XBT) dalla motonave “Excelsior”, appartenente alla compagnia GNV, in navigazione da Genova verso Palermo. Fu la prima sonda lanciata per la misura della temperatura della colonna d’acqua lungo la linea ora classificata come MX04 del programma SOOP (Ship Of Opportunity Programme) del Global Ocean Observing System (GOOS), il cui scopo principale era, ed è tuttora, quello di acquisire dati relativi agli strati superiori delle acque degli oceani. La presa dati lungo la linea era una sezione del programma europeo Mediterranean Forecasting System Pilot Project (MFSP), coordinato da INGV sotto la guida della Prof.ssa N. Pinardi) avente come responsabile il Dr. G.M.R. Manzella dell’ENEA. L’idea principale del progetto era di sviluppare le previsioni marine utilizzando in tempo quasi reale le misurazioni di alcuni parametri delle acque del mar Mediterraneo, in primis la temperatura. Le sonde XBT vennero lanciate da navi commerciali che operavano nel Mediterraneo lungo alcune rotte che attraversavano aree e bacini ritenuti interessanti dai ricercatori e trasmesse il più velocemente possibile ai centri di ricerca partecipanti al progetto. Tali progetti europei terminarono nel 2006, ma il campionamento sulla Genova – Palermo è stato portato avanti sino ad oggi, anche se con alcune interruzioni, principalmente da ricercatori ENEA a cui si è aggiunto INGV grazie al progetto MACMAP (A Multidisciplinary Analysis of Climate change indicators in the Mediterranean And Polar regions) che ha finanziato l’attività di monitoraggio dal 2021. Durante la campagna del 19-20 settembre 2024 sono stati celebrati i 25 anni di queste misurazioni in cui sono state lanciate in totale oltre 3000 sonde in 100 campagne. Il caso ha poi voluto che il viaggio fosse a bordo della medesima motonave “Excelsior” di GNV su cui cominciò questa attività.

■ **Come si svolgono le campagne** - Queste campagne di misura hanno sempre utilizzato le navi della compagnia di traghetti GNV che collegano Genova con Palermo in circa 20 ore di navigazione ad una velocità di circa 22 nodi. Durante il viaggio i ricercatori lanciano le sonde in posizioni fisse (circa ogni 30 minuti): nelle prime campagne furono lanciate sonde che misuravano fino a 450 m di profondità, successivamente le sonde usate consentirono misurazioni fino a circa 800-850 m. La frequenza durante l’anno delle campagne è stata assai variabile: inizialmente anche quindicinale e mensile, poi 5-6 ripetizioni ogni anno. Dal 2021 vengono svolte 4 campagne all’anno con l’idea di studiare la variabilità stagionale.

