



Guido Grimaldi
Commercial Manager
of the Short Sea
Mediterranean line of
Grimaldi Lines.
Commercial Manager
delle linee Short Sea
nel Mediterraneo di
Grimaldi Lines.

Guido Grimaldi “Motorways of the Sea” for F&V Le “autostrade del mare” dell’ortofrutta

Duccio Caccioni

The Grimaldi Roll on - Roll off transport system reduces road traffic with advantages in terms of cost, time and respect for the environment

Il sistema di trasporto Roll on – Roll off della Grimaldi Group riduce il traffico pesante su gomma con vantaggi in termini di costi, tempo e rispetto dell’ambiente

Over the last few years, the Grimaldi Group has established an extensive network of maritime routes, particularly in the Mediterranean. Its activities are particularly concentrated on the so-called RoRo (Roll on - Roll off) system: the transport not only of containers and project cargo but also of heavy goods vehicles, trucks, articulated lorries and semi-trailers. In other words, the Group has set up what it justly calls "motorways of the sea", a system which is proving to be of the greatest strategic importance for the development of the fruit and vegetable sector in the Mediterranean.

Il Gruppo Grimaldi ha negli ultimi anni creato una fitta rete di collegamenti marittimi che interessano in particolare il Mediterraneo. L'attività si è incentrata in particolare sul sistema chiamato RoRo (Roll on - Roll off) che permette il trasporto di automezzi pesanti, tir, semi-rimorchi, autoarticolati oltre che di containers e project cargo. Si tratta in altri termini delle cosiddette "autostrade del mare", un sistema di assoluta importanza strategica per lo sviluppo del comparto ortofrutticolo nell'area del Mediterraneo.

Grimaldi quali sono i vantaggi delle “autostrade del mare”?



Cruise Roma and Cruise Barcellona.
Cruise Roma e Cruise Barcellona.

Mr Grimaldi, what advantages do your "motorways of the sea" have?

Across the board advantages of an environmental, social and, of course, economic nature. On the environmental front, emissions are reduced, on the social front, there is a reduction in heavy road traffic and, on the economic front, the system has enabled us to cut transportation costs, with benefits for everyone from the producer to the distributor and the final consumer. I must also add that the possibility of using well-equipped ships operating within an efficient system is proving to be of fundamental importance for transport operators: in most European countries (including Italy) there are limitations regarding how many hours can be spent at the wheel – in France, for example, those exceeding the limit have been subject to on-the-spot fines. Using the RoRo system, a solo driver can cover large distances, which would otherwise be very tiring and demanding, with relative ease.

Could you give us some practical examples?

According to the Italian highway code, a driver should not exceed 90 hours driving in two weeks - it follows that covering the 1,200 kilometres that separate Sicily from Northern Italy with just one driver takes at least a couple of days. Transport wholly by road costs about 1.20 euros per km and so a journey of 1,200 km costs 1,500 euros (that's including the ferry to or from Sicily). One of our ships can get your truck from Civitavecchia to Catania in 17 hours for 580 euro. The same kind of calculation applies to Spain: the cost of our transport from Civitavecchia to Barcelona (which would be 1,300 kilometres by road) is 780 euro. You need to add to that savings in vehicle wear and tear.

Do you receive subsidies?

Absolutely not. Up until 2009 the Italian government subsidized transporters directly through the Ecobonus scheme (a project that earned Italy much praise at community level).

The Group Il Gruppo

The Grimaldi Group, founded in 1947, controls seven shipping companies, has a fleet of over a hundred ships and is the leader in RoRo or "motorways of the sea" shipping. The group is active in Europe: apart from Grimaldi Lines it also controls Minoan Lines (Greece) and Finnlines (Finland). The Group's routes link Italy to Sicily, Sardinia, Spain, Libya, Tunisia, Malta, Greece and Morocco. ■

Il Gruppo Grimaldi, fondato nel 1947, controlla sette società amatoriali, è forte di oltre cento navi ed è leader nei traffici Ro/Ro e delle "autostrade del mare". Il gruppo è operativo anche in Europa comprendendo oltre a Grimaldi Lines anche la Minoan Lines (Grecia) e Finnlines (Finlandia). Le rotte del Gruppo permettono collegamenti con la Sicilia, la Sardegna, la Spagna, la Libia, la Tunisia, Malta, Grecia e Marocco. D.C. ■

I vantaggi sono di carattere ambientale, sociale e, ovviamente, economico. Dal punto di vista ambientale abbiamo una diminuzione delle emissioni, da quello sociale una netta riduzione del traffico su strada, dal punto di vista economico la possibilità di tagliare i costi di trasporto, con benefici che vanno dal produttore al distributore e quindi al consumatore. Devo poi aggiungere che anche per i trasportatori la possibilità di utilizzare navi ben attrezzate e un sistema efficiente si sta rivelando fondamentale: in gran parte dei paesi europei (compresa l'Italia) vi sono limitazione per quanto riguarda le ore di guida giornaliere, in Francia per esempio recentemente le contravvenzioni in materia devono essere pagate sedute stante. Utilizzando il sistema RoRo un solo guidatore può percorrere con agio tratte molto lunghe e faticose.

Ci faccia qualche esempio pratico

Secondo il codice della strada italiano un autista non dovrebbe eccedere le 90 ore di guida in due settimane – ne consegue che per percorrere i 1.200 km che separano la Sicilia dal Nord Italia con un solo autista sono necessari almeno un paio di giorni



The Eurocargo Malta, which entered the fleet in September, has a load capacity of 250 units for trucks and trailers. Eurocargo Malta, entrata nella flotta nel mese di settembre, ha una capacità di carico per 250 unità tra camion e semirimorchi.

Launch of the Livorno-Tangeri line Inaugurata la linea Livorno-Tangeri

As from 20 November 2010, Morocco will form part of Short Sea route network thanks to the inauguration of the Grimaldi Group Livorno-Tanger Med line, which will be able to transport trucks with drivers, trailers, containers and cars. The new line will be operated by the ferry Ikarus Palace which can carry up to 160 commercial vehicles (trucks, articulated lorries and trailers). Fast (26 knots) and the latest in design, it will link Livorno to the port of Tangier (Tanger Med) making a stopover at the port of Valencia, Spain. Which means an increase in both Italy-Spain and Spain-Morocco links. ■

Con la prima partenza lo scorso 20 novembre 2010, il Marocco è entrato nel network di destinazioni Short Sea del Gruppo Grimaldi grazie all'apertura della linea Livorno-Tanger Med, sulla quale potranno essere trasportati camion con autisti, semirimorchi, contenitori, auto e carico rotabile. Con frequenza settimanale la nuova linea sarà operata dalla nave Ikarus Palace in grado di trasportare su ogni partenza fino a 160 mezzi commerciali, tra camion e rimorchi. Si tratta di una nave veloce (26 nodi), di ultima generazione che collegherà Livorno allo scalo di Tangeri (Tanger Med) effettuando scalo intermedio nel porto di Valencia, in Spagna. Si incrementerà così sia il collegamento Italia-Spagna che quello Spagna-Marocco. D.C. ■



■ *The so-called motorways of the sea are strategic for the development of trade in fruit and vegetable in the Mediterranean. Le cosiddette autostrade del mare sono strategiche per lo sviluppo del commercio ortofrutticolo nel Mediterraneo.*

Now there is nothing. However, from the point of view of our clients, our RoRo system still pays dividends, and we are expanding our network, which covers not only Italian coastal routes but also other countries in the Mediterranean. We go to Libya via Spain. For example, we're currently carrying 56 trucks loaded with apples to Libya every week. It is easy to see that transport can constitute a business opportunity. Without efficient, low cost transport there can be no business.

What strategies do you have for the future?

Ours is a "capital intensive" sector, which requires substantial investment with returns only over the medium to long term. We believe that this type of transport will be of vital strategic importance in the coming years. We are thus expanding our fleet with the addition of 26 more ships of the latest RoRo/multipurpose design. Thanks to 3,900/4,000 metres of lanes, more than double that of most of the ships now at sea (1,800 metres is the average), each has a capacity of up to 300 vehicles between trucks and trailers. This means that we can save costs and be more competitive with our prices. □
(English version by Lawrence Smith)

di trasporto. Il costo di un trasporto integralmente effettuato su gomma è di circa 1,20 euro a km, per compiere 1.200 km sono necessari quindi 1.500 euro (compreso il traghetto Sicilia-continente). Con una nostra nave si può arrivare da Catania a Civitavecchia in 17 ore con 580 euro. Lo stesso conto si può fare per i trasporti verso la Spagna: il costo del nostro trasporto da Civitavecchia a Barcellona (sarebbero 1.300 km via strada) è di 780 euro. Nel conto poi bisogna aggiungere quello che si risparmia nella mancata usura del mezzo.

Avete avuto sovvenzioni?

Absolutamente no. Fino al 2009 vi erano facilitazioni che venivano erogate dallo Stato italiano tramite l'Ecobonus direttamente ai trasportatori (un progetto che è valso all'Italia molti riconoscimenti positivi a livello comunitario). Oggi non vi è più nulla. Il trasporto RoRo rimane comunque ben conveniente per i nostri clienti e stiamo espandendo il nostro network, che copre non solo le rotte cabotiere italiane ma anche quelle con i paesi del Mediterraneo. A partire dalla Spagna arrivando fino alla Libia. Verso questo paese, per esempio, in questo periodo stiamo trasportando 56 automezzi carichi di mele ogni settimana. È facile capire che il trasporto è anche un'opportunità commerciale basilare per gli esportatori. Senza un trasporto efficiente ed economico non vi può essere business.

Quale strategie avete per il futuro?

Il nostro è un settore "capital intensive", che comporta investimenti rilevanti con ritorni sul medio-lungo periodo. Noi riteniamo che questo tipo di trasporto sia assolutamente strategico nei prossimi anni. Stiamo quindi ampliando la flotta con ulteriori 26 navi di ultima generazione RoRo/multipurpose. Ciascuna ha la possibilità di caricare su ogni partenza fino a 300 automezzi tra camion e rimorchi grazie ai suoi 3.900/4.000 metri lineari, oltre il doppio rispetto alla maggior parte delle navi oggi in mare (1.800 metri lineari in media). Questo vuole dire che possiamo comprimere i costi ed essere sempre più competitivi con i prezzi. □