

Messina



Ro-ro ferry da 2450 dwt per RFI costruito da Nuovi Cantieri Apuania

La m/n Messina della **RFI Rete Ferroviaria Italiana** è un traghetto unidirezionale progettato per il trasporto di passeggeri, vagoni e carri ferroviari. Lungo 147 metri e largo quasi 19, ha la portata di poco meno di 2500 tpi, la capacità di 900 pax e può caricare sul ponte principale 15 carrozze ferroviarie o 27 carri merci o 19 ferrocisterne oppure 24 trailer o 138 autoveicoli, con accesso dalla rampa poppiera e dalla celata prodiera "rovescia".

L'unità (costruzione N. 1250 del cantiere originario NCA di Marina di Carrara) si avvale di 3 motori principali **Wärtsilä** che erogano una potenza complessiva di 6.120 kW (e 4 elettrogeni per 4.800 kW). La m/n Messina è inoltre dotata di 3 propulsori azimutali (tot. 6.120 kW, con eliche traenti) e due eliche di manovra, con un timone a prora. La velocità di servizio è di 18 nodi; ha un equipaggio max di 18 persone con alloggi in 4 cabine. Ad oggi, nel momento in cui questo numero della rivista sta andando in stampa, la nave è nello stabilimento di Marina di Carrara dove è rientrata a causa di un avaria di uno dei due rimorchiatori che la stavano trasferendo nello Stretto in previsione della consegna ufficiale. Con un costo iniziale pari a circa 50 M€, il contratto RFI/NCA venne firmato il 27.4.2011, inizio costruzione 9.11.2011; previsto varo 25 luglio 2012 e consegna entro dicembre dello scorso anno. Tuttavia, il programma originario stabilito nel contratto ha dovuto fare i conti con le difficoltà economiche-sindacali del cantiere toscano, al centro di un lungo ed estenuante processo di privatizzazione che soltanto agli inizi del 2013 è giunto ad una soluzione condivisa. A margine, da segnalare la curiosa creazione, subito nel novembre 2011, con la partecipazione di alcune autorità al Comitato pro-nave Messina, semplicemente dettate dalla sentita esigenza di avere sullo Stretto almeno un traghetto a deno-

Shipbuilding Yard
NCA
Shipowner
Bluferries RFI
Flag
Italy

Length o.a.	147.00 m
Length btwn perpendiculars	139.00 m
Beam moulded	18.70 m
Draught	5.25 m
Deadweight	2,450 dwt
Balancing pumps	2 x 9,000 cbm/h.
Service speed	18 knots
Propellers	2 CPPs diam 2.9 m
Main Engines	3 X 2040 kW WÄRTSILÄ
Gensets	4 x 1200 kW WÄRTSILÄ
Thrusters Rolls Royce	2 x 470 kW Ulstein
Azimuthal Propellers	3 x 2040 kW Schottel
Bow Rudder	1
Pax cap. (indoor+outdoor)	900 persons
Vehicles for road transport	24 trailers or 138 pax cars
Vehicles for rail transport	15 carriages or 27 wagons
Accommodation	18 persons
Classification Register	RINA - \oplus +
Class Notations	RO-RO pax, COMF-NOISE, COMF-VIBR, GREEN PLUS, AUT-UMS, AUT-PORT, AVM-DPS-NS

At last, the m/s Messina, an advanced ro-ro ferry for passengers, car or trailers, and trains, is about to be delivered, as NB 1250, by the NCA (Nuovi Cantieri Apuania) shipyard at Marina di Carrara, Italy to the owner Blueferries (ferry division of RFI Italian Railways Network), to be then christened "Messina".

The event is expected to happen within the end of next April and will present the new flag ship of the Company.

A short delay (four months) is due to the NCA owner's (Invitalia) necessary decision to sell the shipyard, finally acquired, at the end of December 2012, by Giovanni Costantino (TYG president), already owner of Tecnomar and Admiral Megayacht builders, thus creating "The Italian Sea Group", a potentially major reality in the field.

RINA Classed the ship with notations **RO-RO PASSENGER SHIP CLASS D COMF-NOISE, COMF-VIBR, GREEN PLUS, AUT UMS, AUT-PORT, AVBM-DPS-NS, INWATERSURVEY**. Main particulars are Length overall 147m and 139m between perpendiculars, Beam about 19m and draught 5.25m, deadweight is 2,450 dwt, service speed 18 knots by three 2,040 kW azimuthal propellers, two thrusters and one bow rudder. Good capacity for 900 pax (total) and 15 carriages or 27 wagons, 24 trailers or 138 cars.

minazione non-calabrese. Il tutto, mentre lo stabilimento stava affrontando una profonda crisi dagli esiti incerti, dai quali non era esclusa la definitiva chiusura. Con le difficoltà, causate dal portafoglio ordini vuoto, già a giugno 2012 si affacciavano, sempre più prepotentemente alla ribalta, ipotesi

SHIPS VISITED FOR YOU



Il traghetto Messina al varo tecnico nel bacino in muratura del cantiere già allagato. La nave dovrebbe entrare in servizio entro l'estate del 2013



di vendita (e il conseguente interesse di vari gruppi). Si accennano così all'epoca le preoccupate contestazioni delle maestranze (da tempo parzialmente in cassa integrazione in deroga) e venne rinviata *sine die* la data del varo del traghetto. Il glorioso NCA (Nuovi Cantieri Apuania) di Marina di Carrara - il cui Amministratore delegato, ingegnere **Luigi Mor** (già direttore Fincantieri a Sestri Ponente e, dal 2006 in Nuovi Cantieri Apuania, noto per il rilancio ai tempi della serie di 10 cruise-ferry per Grimaldi) - inevitabilmente, così raccontano le cronache locali, alzò bandiera bianca. Interpellato dalla nostra redazione, a cessione avvenuta, lo stesso Mor preferisce essere ricordato nei panni del manager che ha traghettato il cantiere dal pubblico al privato.

NCA SpA, che aveva rilevato nel 1973 i Cantieri di Marina di Carrara fondati nel 1941, era di proprietà di Invitalia (ministero dello Sviluppo Economico) che ha ceduto il cantiere al Gruppo Admiral-Tecnomar (afferente al capogruppo TYG), entrambi presieduti da Giovanni Costantino, cognato di Giugiaro. Così come la data della consegna all'armatrice RFI dell'ammiraglia, con le ciminiere bordate dal tricolore, per immediato impiego nell'attraversamento dello Stretto di Messina, tra Messina e Villa S. Giovanni o Reggio. Dal 2002 la gestione della divisione marittima di RFI competeva alla nuova Bluvia, da cui, in ossequio alle Direttive della CE, il 1° giugno scorso è stata estratta la flotta Blufferries con 5 navi (Iginia, Scilla, Villa, Logudoro e la prossima Messina).

Citiamo, tra gli altri, i principali fornitori di impianti e sistemi: **Wärtsilä** per i motori principali e degli elettrogeni, nonché le eliche di manovra; **Schottel** per le eliche azimutali di propulsione, Sirm per il sistema di navigazione integrata, **Rolls Royce** per la macchina del timone, **Atisa** per l'impianto aria condizionata, **Viking** per mes e zatterini, **DRF** per armamento ferroviario, **International Paint** per le pitture, **Cosnav** per il telecomando valvole, **Brunvoll** per il bilanciamento nave, **Garbarino** per le pompe (servizi apparato motore e scafo), **Westfalia** per i depuratori nafta e olio, **Hamworthy** per trattamento liquami, **Vulkan** per le sospensioni elastiche. #



SCHOTTEL

YOUR PROPULSION EXPERTS

THE DRIVE YOU DESERVE

Our product range comprises azimuthing propulsion systems, manoeuvring and take-home devices as well as complete conventional propulsion packages rated at up to 30 MW.

We offer economical and eco-friendly solutions for vessels of a wide range of different types and sizes. Thus we can provide the right thrust for your vessel.



Elmer A. Sperry Award

www.schottel.de

	
SRP	STP
	
SCD Single	SCD Twin
	
SPJ	SCP
	
STT	SRT