

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Romeo (Nova Marine Carriers) annuncia: “Dopo le barge acquisiamo un terminal a Rotterdam”

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 26th, 2022

Nova Marine Carriers si appresta ad acquisire un terminal in Nord Europa mentre in Italia (e in particolare in Liguria) chiede spazio in banchina per le rinfuse secche.

Sono queste le due novità principali che Vincenzo Romeo, amministratore delegato della shipping company con sede a Lugano partecipata dalla sua famiglia, da Duferco e dal gruppo canadese Algoma, ha annunciato dal palco del convegno ‘Un mare di Svizzera 5’ andato in scena a Lugano.

“Un’azienda come Nova Marine Carriers sta investendo in un terminal in Nord Europa. In Italia, tranne a Ravenna e a Taranto (per ovvie ragioni), terminal rinfuse non ne esistono più. I nostri clienti o vanno in Nord Europa o vanno in Nord Europa. In Italia l’attività di sbarco delle rinfuse finisce schiacciato fra crociere e container” ha sottolineato Romeo chiedendo maggiore attenzione e spazi in banchina per il dry bulk ed evidenziando che l’Italia “nel 2019 importava 5 milioni di tonnellate di carbone mentre quest’anno saranno quasi 16 milioni da Sud Africa, Colombia e ora anche da Australia e Stati Uniti”.

Entrando più nel dettaglio dell’acquisizione che stanno portando a termine ha poi aggiunto: “Stiamo cercando di comprare la quota di maggioranza di un terminal a Rotterdam dove già portiamo le nostre navi e questo ci darà la possibilità di spostare il servizio marittimo verso un *door to door* integrando la catena logistica a valle. Questa strategia aiuterà a difenderci da mercati in discesa sia da un punto di vista economico che competitivo perché cerchiamo di offrire servizi in più rispetto ai nostri concorrenti”. Una visione che si sposa alla perfezione con il quadro dipinto da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, secondo il quale “la nave oggi non è più un singolo asset, non è più vista stand alone ma rientra in un ciclo più ampio e complesso”.

Di questo processo di trasformazione “da armamento a logistica” fa parte anche la scelta di Nova Marine Carriers di investire in chiatte fluviali: “Abbiamo comprato le *barge* ed è l’unico modo per far arrivare la merce in Austria e in Germania passando dai porti del nord. La nostra filiale bulgara è il primo trasportatore fluviale sul Danubio via barge (per volumi di merci, *ndr*) e abbiamo investito anche in alcuni magazzini” ha proseguito Romeo. Segnalando infine due casi relativi alla necessità di una maggiore attenzione alla logistica delle rinfuse secche: “Ora portiamo l’acciaio dalla Germania attraverso treno verso un porto in Nord Europa e da lì poi, via nave, fino a Ravenna. Anche a Genova uno spazietto dove far arrivare merci che non siano container lo

vorremmo vedere”.

L’a.d. di Nova Marine Carriers, a proposito dell’importanza del ‘momento portuale’ all’interno della catena logistica, ha spiegato come “da gennaio 2023 gli armatori saranno soggetti al regolamento Cii (Carbon Intensity Indicator) per il quale le nostre navi ferme in porto produrranno uno score negativo rispetto a quando navigano. Le navi saranno ‘etichettate’ per l’energia che verrà consumata rispetto a una media del tempo che passerà in navigazione e in porto. Per noi l’efficienza durante la sosta in porto diventerà quindi fondamentale, soprattutto su navi piccole per trasporto cemento e sale”. La produttività che è in grado di offrire il porto di Rotterdam con una capacità di sbarco pari a 12.000 tonnellate in un giorno in Italia non è ottenibile (a Ravenna a detta sua si arriva a 8.000 tonnellate/giorno) e di conseguenza le scelte d’investimento si rivolgono verso gli scali del Nord Europa nonostante ci sarebbe l’interesse e scommettere anche sull’Italia. “Se guardo ai porti liguri penso ad esempio al fatto che a Brescia portiamo qualche milione di tonnellate di scrap da Marghera dove le rese di sbarco non sono straordinarie” ha concluso Romeo.

In risposta anche a queste affermazioni Gerardo Ghiliotto, amministratore delegato di Tri Spa, nella stessa occasione ha annunciato che a Savona, tramite Funivie Spa, stanno “studiando un nuovo servizio intermodale per portare rinfuse fuori dal porto. Vogliamo dare la dignità che meritano alle rinfuse bianche, grigie e nere”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 26th, 2022 at 1:30 pm 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.