

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un cantiere navale in Tunisia per Gozzi, focus Atlantico per Romeo e caro-Suez per Messina

Nicola Capuzzo · Monday, October 9th, 2023

Genova – Nonostante il convegno di apertura della Genoa Shipping Week organizzato da Assagenti e intitolato “rotta fra gli scogli in Mediterraneo” sia stato largamente dominato nei contenuti (e non poteva essere altrimenti) dalla geopolitica per gli aggiornamenti che arrivano da Israele e dalla striscia di Gaza, una notizia particolarmente rilevante si è fatta largo fra le informazioni emerse.

Ad annunciarla Antonio Gozzi, patron del gruppo siderurgico Duferco, che a proposito delle opportunità alle quali sta lavorando in prima persona nel Mediterraneo c'è anche “un cantiere navale in Tunisia”. Impossibile ottenere maggiori dettagli perché sui lui che il socio Vincenzo Romeo, amministratore delegato di Nova Marine Carriers, shipping company partecipata da Duferco, rimandano “a quando sarà tutto definito” per avere informazioni più dettagliate. Probabile che si parli di demolizioni o riparazioni navali (non di costruzioni) e possibile che siano allo studio anche sinergie con la produzione siderurgica ma in questo momento saperne di più è arduo.

Prima di menzionare il progetto del nuovo cantiere navale Gozzi, preannunciando che ultimamente si sta occupando molto di relazioni con Algeria, Libia e Tunisia, ha sottolineato la “posizione di vantaggio competitivo nel rapporto con il Nord Africa” che ha l'Italia. “Siamo occidentali, atlantici, ma siamo anche grandi traduttori dell'Occidente senza arroganza verso questi Paesi” ha sottolineato l'esperto docente universitario e imprenditore chiavarese. In concreto Gozzi ha menzionato opportunità come “il cavo da realizzare fra Tunisia e Italia per portare energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili in Nord Africa; potrebbe essere il primo passo di un Piano Mattei e noi pensiamo a co-finanziare, a fronte di determinate garanzie, una parte dei lavori che spetterebbero alla Tunisia”.

Altri aspetti riguardano anche il fatto che “i siderurgici sono ossessionati da uno *shortage* di rottame di ferro” ha aggiunto Gozzi, spigando che ci potranno essere opportunità da cogliere in Egitto dove lui personalmente si recherà nei prossimi giorni. Servirà un'alleanza strategica fra soggetti pubblici e privati in Italia e la definizione di un piano di sistema che metta in relazione filiere che “oggi non si parlano”, come ad esempio logistica e agricoltura.

Il socio Vincenzo Romeo, vertice di Nova Marine Carriers, ha illustrato modi e ragioni per cui la sua azienda è entrata (al momento con un noleggio a lungo termine) nel mercato delle navi gasiere

(“l’anno scorso Duferco è stato un grande importatore di gas”) e ha sottolineato come, “più che una deglobalizzazione o un focus sul Mediterraneo” dal suo punto d’osservazione vede soprattutto “un focus sull’Atlantico”.

Secondo Romeo, “la Ever Given non ha creato problemi ma paura; un nostro cliente – ha raccontato – invece che dal Mar Rosso ha iniziato a comprare (cereali) dal West Africa. Inizieranno anche a importare minerale di ferro dal Senegal”.

A ulteriore dimostrazione del focus sull’Atlantico l’armatore partenopeo (ma di stanza a Lugano, in Svizzera) ha mostrato come, dopo lo scoppio del conflitto in Ucraina, gli approvvigionamenti di argilla per il distretto italiano di Sassuolo si siano spostati dall’Ucraina (dove una nave di Nova Marine Carriers si trova ancora ferma nel porto di *Nikolaev*) a India, Brasile e Usa aprendo nuove rotte. Stesso discorso vale per le importazioni di Gnl che in Italia, in quote sempre crescenti, arrivano dagli Stati Uniti.

Anche per Ignazio Messina, amministratore delegato dell’omonimo gruppo armatoriale genovese, le preoccupazioni maggiori più che dal Mediterraneo arrivano dal canale di Suez e dall’Unione Europea: “Gli scogli maggiori? Il costo del canale di Suez che è aumentato del 60% in direzione *southbound* dal 2021 al 2023 e del 70% in *northbound*; da 300 a 500 mila dollari è il rincaro della tariffa che deve sostenere ciascuna nave della nostra flotta”.

Messina durante il suo intervento ha menzionato anche il tema dell’Ets che “rischia di penalizzare l’Europa: spiazzerà – ha detto – i traffici commerciali e rischia di mettere fuori gioco sé stessa. Ringraziamo le ambasciate per il lavoro che fanno ma vediamo l’Unione Europea molto lontana”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 9th, 2023 at 11:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.