

Nova Marine Carriers sbarca nel porto di Ravenna a braccetto con Sapir

La nuova joint venture C.I.L.I.R. sarà attiva nella finalizzata alla fornitura di servizi door to door comprensivi del trasporto marittimo, delle funzioni di movimentazione e sbarco, di magazzino nonché di supervisory dell'intera filiera dei materiali industriali (esclusi i prodotti agrari)

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

12 APRILE 2023

[STAMPA](#)



Con una nota congiunta il gruppo Sapir di Ravenna, terminalista ad azionariato pubblico-privato, e la Nova Marine Holding, compagnia armatoriale partecipata da Duferco, dalla famiglia napoletana Romeo e dal gruppo canadese Algoma specializzata nella movimentazione di merci alla rinfusa via mare, hanno reso noto di aver “dato vita a una nuova società che offrirà servizi integrati di logistica, avendo come fulcro proprio il porto di Ravenna. La nuova società denominata C.I.L.I.R. avrà sede nella città romagnola”.

Secondo quanto reso noto “si tratta di una joint venture finalizzata alla fornitura di servizi door to door comprensivi del trasporto marittimo, delle funzioni di movimentazione e sbarco, di magazzino nonché di supervisory dell'intera filiera operativa, nei porti di sbarco. In questa fase l'operatività è concentrata su materiali industriali quindi con esclusione a oggi di prodotti agrari. La joint venture traguarda un livello di eccellenza garantito dalla serietà e dalla professionalità specifica dei due partners nelle rispettive aree di specializzazione”.

Maggiori informazioni sull'attività di questa nuova azienda al momento non sono state rese ma è facile immaginare che per Nova Marine la joint venture appena costituita rappresenti l'opportunità di entrare direttamente nello scalo romagnolo dal momento che l'interesse del gruppo, esplicitato dallo stesso Vincenzo Romeo lo scorso autunno, è da tempo quello di operare direttamente sulle banchine.

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.

“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” aveva sottolineato Romeo nella sua ultima uscita pubblica lo scorso autunno, chiedendo maggiore attenzione e spazi in banchina per il dry bulk.

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”.

L’a.d. di Nova Marine Carriers, Vincenzo Romeo, a proposito dell’importanza del ‘momento portuale’ all’interno della catena logistica, ha spiegato come da gennaio 2023 gli armatori sono 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” aveva concluso Romeo.