

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Romeo: “Il piano d’investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma con la cementiera da record”

Nicola Capuzzo · Friday, July 26th, 2024

Fra altre opzioni esercitate e nuovi ambiziosi programmi di sviluppo, il piano d’investimenti di Nova Marine Carriers non si ferma alla nave cementiera appena ordinata al cantiere cinese Xinle di Ningbo. Ad annunciarlo in questa intervista a SHIPPING ITALY è Vincenzo Romeo, amministratore delegato della shipping company svizzera partecipata dalla sua famiglia e dal gruppo Duferco di Antonio Gozzi.

“Al momento abbiamo una flotta composta da un centinaio di navi, circa 70 di proprietà e il resto in charter. Oltre alla cementiera appena commissionata, l’orderbook è in progress perché abbiamo anche esercitato due opzioni per mini-bulker più piccole e ci rimangono ancora 6+6 opzioni sempre con il cantiere [Xinle di Ningbo](#) a cui avevamo originariamente ordinato una serie di nuove bulker da 6.800 e 8.800 tonnellate di portata lorda” afferma il giovane armatore originario, così come suo padre Giovanni, di Monte di Procida (Napoli). Le rimanenti opzioni con il cantiere andranno probabilmente rinegoziate perché riguardavano la costruzione di mezzi con apparati propulsivi che oggi sono superati alla luce delle innovazioni in atto sul fronte delle emissioni e dei nuovi fuel.

Romeo, specificando che determinante sarà il team di sorveglianza a cui affideranno il compito di seguire l’ultima nuova costruzione appena commissionata (con opzione anche in questo caso per una seconda unità), sottolinea con orgoglio che è un loro conterraneo l’ing. Biagio Pugliese, colui che ha guidato il team del Rina con cui Nova Marine Carriers ha per lungo tempo studiato il progetto della cementiera più grande del mondo appena ordinata. “Ci sono voluti due anni di tempo ma siamo arrivati al progetto di una nave che sarà innovativo e perfino quasi ridondante per la tecnologia di cui sarà dotata. Avrà due motori, due eliche, due dinamo assi; l’elica di prua consentirà una manovrabilità da yacht, potremo scaricare anche a Oslo nel vecchio porto storico” spiega Romeo. Che sottolinea anche la predisposizione al cold ironing per alimentare la nave da terra ma anche l’installazione a bordo di un apparato di ‘Air lubricating system’, ossia un sistema di pompaggio di aria ad alta pressione che attraverso microfori nello scafo, consentirà di ridurre la resistenza dello scafo al mare abbattendo sia i consumi che le emissioni. “Le nostre navi cementiere – prosegue l’a.d. di Nova Marine Carriers – hanno un sistema pneumatico di carico e scarico che sfrutta l’aria e la stessa aria viene impiegata per migliorare l’idrodinamica dello scafo; oltre a ciò sarà dotata di un Waste heat recovery system, ovvero un sistema di riuso dei gas di scarico del motore principale della nave e dei generatori che, anziché essere ‘emessi’ nell’aria

vengono convogliati in questo apparato in grado di produrre 250 Kw di energia elettrica a disposizione della nave”.

Quale rotta servirà la nuova ammiraglia di Nova Algoma è ancora presto per dirlo perché il noleggiatore opera *worldwide* e la nave, “molto versatile geograficamente”, è in grado di servire praticamente qualsiasi direttrice potendo entrare e manovrare anche in specchi acquei limitati.

A proposito della sfida futura imposta dai nuovi carburanti, Romeo ricorda che la nuova cementiera avrà propulsione dual fuel a metanolo e potrà quindi utilizzare sia il combustibile tradizionale che, appunto, il nuovo carburante pulito. “Tre cementiere da 8.000 tonnellate di portata della nostra flotta – spiega – sono dotate di propulsione dual fuel ma con Gnl, parlo di quelle impiegate dalla [nostra joint venture norvegese JT Cement](#) sulle rotte fra Germania, Polonia e paesi scandinavi, e possiamo dire con tranquillità che, laddove c’è disponibilità di approvvigionamento, il gas a bordo funziona bene come tecnologia. Ora vedremo il metanolo ma la tecnologia necessaria dovrebbe essere meno critica; quello che semmai mi preoccupa maggiormente è l’approvvigionamento. Ci sarà abbastanza metanolo green per soddisfare la domanda del trasporto marittimo?”.

Parlando di numeri e di risultati, dopo aver mandato in archivio [un altro esercizio particolarmente ricco](#) per Nova Marine carriers, “nel 2024 il business appare costante, previsioni ancora non ne abbiamo fatte, ma posso dire che l’attività industriale e la logistica a terra ci garantiscono grande stabilità nei numeri” aggiunge ancora l’a.d., esprimendo soddisfazione anche per i risultati della [joint venture costituita recentemente con Sapir a Ravenna](#) (“abbiamo esteso la movimentazione anche ad altri materiali”), così come per il lavoro svolto dalla [joint venture con Repetto e Montanari](#) nel segmento delle navi bulk carrier di taglia maggiore. Procede bene, e potrebbe presto riservare ulteriori affari, pure lo sviluppo sul fronte nordeuropeo a terra dove l’azienda un paio d’anni fa aveva già [rilevato un terminal portuale a Rotterdam](#).

Un’ultima riflessione Vincenzo Romeo la dedica ad Assarmatori, l’associazione di cui è vicepresidente e di cui tiene a evidenziare “il lavoro eccellente fatto dal presidente Stefano Messina insieme a tutta la squadra”, oltre che “l’armonia e la determinazione di portare avanti un progetto in cui crediamo fermamente. Sono davvero fiero di farne parte”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 26th, 2024 at 4:23 pm and is filed under [Interviste](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.