

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il terminal di Contship a Spezia fra i più colpiti dai blank sailing delle linee container

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 5th, 2020

Il terminal container del porto di La Spezia gestito da Contship Italia, quelli di Tanger Med a Tangeri e ancora quello di Damietta in Egitto figurano fra quelli più colpiti nel secondo trimestre dell'anno dai blank sailing annunciati dalle compagnie di navigazione attive nel trasporto marittimo di container.

Lo sostiene l'ultimo bollettino settimanale della società di consulenza e ricerca Sea-Intelligence che ha analizzato il numero di rotazioni cancellate e quindi di toccate di navi che i terminal portuali stanno perdendo e perderanno. Per Spezie, Tanger Med e Damietta il numero atteso di scali di navi dovrebbe calare del 40% nel corso del secondo trimestre dell'anno. L'analisi non menziona il terminal Psa Genova Prà che pure ha visto anch'esso diminuire in maniera consistente sia i volumi che le toccate fino ad oggi, anche se l'ex a.d. e neo presidente di Psa Italia, Gilberto Danesi, ha fatto sapere al quotidiano genovese Il Secolo XIX che aprile è andato meglio rispetto alle aspettative negative che avevano.

In Nord Europa, invece, un calo del 30% delle toccate di navi si registra nei porti di Felixstowe in Gran Bretagna, Zeebrugge e Anversa in Belgio. Sono solo sette invece a livello continentale i terminal container che non stanno subendo nemmeno un blank sailing.

In totale le cancellazioni delle linee sono aumentate del 250-300% fino ad oggi nel 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019 quando diversi servizi erano stati come di consueto sospesi in concomitanza con il Capodanno cinese.

Il report 'Sunday spotlight' di Sea-Intelligence ricorda che il trade Asia-Europa è quello in cui sono impiegate le oltre 100 navi portacontainer ultra large il cui scalo (o meno) in un terminal container può determinarne le fortune e le sfortune in termini sia operativi che finanziaria. Nel Vecchio Continente sono 41 i porti in grado di accoglierle.

“Le riduzioni di capacità di stiva effettuate dai vettori marittimi non avranno un impatto uniforme sui vari porti gateway e di conseguenza nel lungo termine questo potrebbe servire a rafforzare il posizionamento competitivo di alcuni terminal rispetto ad altri in Europa” è scritto nel Sunday Spotlight di Sea-Intelligence.

A proposito delle rate di nolo fra Asia ed Europa per il trasporto di container via mare, l'analista Lars Jensen della stessa società di ricerca danese ha sottolineato che la riduzione di capacità attuata dai global carrier gli ha permesso di non far scendere i noli. Con particolare riferimento ai viaggi fra Estremo Oriente e il Mediterraneo i valori sono in media superiori del 18-21% rispetto al mese di aprile dell'anno scorso, così come fra Asia e Nord Europa sono superiori del 12% rispetto a dodici mesi fa.

Da segnalare infine che l'autorità del canale di Suez, a seguito della progressiva deviazione di molte navi portacontainer verso il Capo di Buona Speranza, ha concesso ulteriori sconti sulle tariffe agli armatori container nella speranza di riconquistarli. Il basso prezzo del petrolio e quindi del carburante ha reso conveniente alle navi circumnavigare l'Africa per il servizio fra Nord Europa risparmiando sui costi (rispetto a dover pagare la tariffa per attraversare Suez) e al contempo allungando i transit time e dunque riducendo ulteriormente la capacità di stiva disponibile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 5th, 2020 at 11:50 am and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

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