

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 03.26

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS * Via San Giacomo 15 * 16128 Genova
Tel. e Fax 010582939 * e-mail: enzo.redivo@gmail.com

Venerdì 26 Marzo 2021 Sommario

Suez, a rischio blocco prolungato
Portacontainer, nuovi ordini di MSC in Cina
20 portacontainer da 15 mila teu per Evergreen
HHLA, ricavi in crescita
Wilhelmsen punta sulle rinnovabili

Grendi, nuova rotta fra Carrara e Olbia
Trasporto unito contro "il nuovo caporalato"
Rail Cargo, nuovo servizio fra Verona e Hannover
Venezia, grandi navi a Marghera

SUEZ A RISCHIO BLOCCO PROLUNGATO

Il canale di Suez, una delle vie d'acqua più importanti al mondo, è rimasto bloccato per il terzo giorno consecutivo a causa della portacontainer gigante Ever Given che si è arenata. Le operazioni per disincagliarla si stanno rivelando molto difficili e si prevede che il blocco potrebbe durare anche «settimane», con ripercussioni preoccupanti sul commercio mondiale. Si è già creato un ingorgo di quasi 200 navi, secondo dati delle ultime ore. La causa è la nave lunga 400 metri e larga quasi 60 che martedì mattina, nel pieno di una tempesta di sabbia, si è incagliata nel tratto sud del canale mettendosi di traverso e ostruendolo completamente. A conferma di preannunci arrivati ieri, la navigazione è stata dichiarata «temporaneamente sospesa» dall'Authority che gestisce il canale e tale rimarrà fin quando il cargo battente bandiera panamense e operato da Evergreen non sarà rimesso in navigazione. L'armatore giapponese

Shoei Kisen Kaisha, proprietario della Ever Given, ha avvertito che si stanno incontrando «estreme difficoltà» a disincagliarla e ha ammesso di non sapere quanto tempo ci vorrà a liberarla dalle sabbie. Per spostare questa «pesante balena spiaggiata», potrebbero essere necessari anche «giorni o settimane», spiega il capo della Smit Salvage, una società olandese specializzata in questo tipo di operazioni che ha partecipato fra l'altro alla rimozione sia del relitto della Costa Concordia davanti all'Isola del Giglio svuotandone le cisterne, sia di quello del sottomarino nucleare russo Kursk. Smit Salvage ha inviato a Suez un team di tecnici e l'Autorità del Canale di Suez ha sottolineato che sta intervenendo con due battelli-draga, quattro scavatrici e nove «rimorchiatori giganti». Il canale di Suez è un'allettante scorciatoia per portare merci dall'Asia all'Europa e viceversa senza dover fare il periplo dell'Africa e allungare il tragitto di due settimane: vi transita circa il 30% dei container in giro per il mondo (quasi 19 mila navi l'anno scorso) e circa il 12%

del commercio mondiale, soprattutto petrolio (in media 1,74 milioni di barili al giorno l'anno scorso) e grano. Per l'Italia si tratta del 40,1% dell'import-export marittimo, ossia 82,8 miliardi di euro (dati del Centro Studi di Intesa Sanpaolo). Una stima rilanciata da Bloomberg che indica in 9,6 miliardi di dollari al giorno il valore del traffico marittimo bloccato a Suez. Le navi in coda sono già tra le 165 e le 185 secondo dati dell'agenzia. Dopo una fiammata del 6% mercoledì, nelle ultime ore le quotazioni del petrolio sono scese di oltre 5% su timori per l'evolversi della pandemia. Analisti prevedono problemi di approvvigionamento per industrie che contano su forniture «just in time» come l'automotive e giganti dei trasporti come Maersk and la tedesca Hapag-Lloyd hanno rivelato che stanno valutando opzioni per aggirare il blocco, incluso il periplo del capo di Buon Speranza. L'autorità del canale, che incassa quasi sei miliardi di dollari l'anno, ha ammesso di aver cominciato a perdere cento milioni di dollari al giorno senza contare gli indennizzi che saranno dovuti agli armatori.

PORTACONTAINER, NUOVI ORDINI DI MSC IN CINA

Secondo l'autorevole Trade Winds, Mediterranean Shipping Co (MSC) avrebbe firmato con due cantieri cinesi lettere di intenti per la costruzione di una ventina di portacontainer neo-Panamax da 15.500 teu. I due cantieri interessati sarebbero Dalian Shipbuilding Industry Co e Guangzhou Shipyard International (GSI) con dieci navi ciascuno oltre ad opzione per altre

cinque navi a cantiere. Sarebbero inoltre in corso trattative con Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou) per altre sette nuove costruzioni simili. Il valore per nave è stimato nell'ordine di \$ 120 milioni. All'inizio dell'anno MSC aveva già fissato con Seaspan il noleggio di lungo periodo per una decina di portacontainer neo-Panamax da 15.000 e cinque da 12.200 teu in costruzione presso Yangzijiang per consegna nel 2022 e 2023, oltre a dieci Megamax da 24.000 teu in costruzione presso tre cantieri cinesi, anch'esse per consegna fra 2022 e 2023.

20 PORTACONTAINER DA 15.000 TEU PER EVERGREEN

L'ordine per quindici portacontainer da 15.000 teu annunciato il mese scorso da Evergreen è stato assegnato al cantiere sudcoreano Samsung Heavy Industries (SHI). Le consegne saranno scaglionate nell'arco dei prossimi tre anni. L'investimento complessivo sarà nell'ordine di 2,5 miliardi di dollari, con un investimento per nave di oltre 120 milioni di dollari.

HHLA, RICAVI IN CRESCITA

Nell'ultimo trimestre del 2020, periodo nel quale il traffico dei container movimentato dai propri terminal portuali è stato pari a quasi 1,7 milioni di teu a cui si è aggiunto un traffico intermodale pari a 407 mila teu, rispettivamente con un calo del -8,5% e un incremento del +6,8% sullo stesso periodo dell'anno precedente, il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen

und Logistik AG (HHLA) ha registrato ricavi pari a 339,9 milioni di euro, con una lieve crescita del +0,6% sul quarto trimestre del 2019 che rappresenta il primo rialzo dopo tre trimestri consecutivi di flessione del volume d'affari. Nell'ultimo trimestre dello scorso anno EBITDA ed EBIT del gruppo sono ammontati rispettivamente a 57,9 milioni di euro (-33,8%) e 16,5 milioni di euro (-64,0%). L'utile dopo le imposte è stato di 16,9 milioni di euro (-34,0%). Nell'intero anno 2020 i ricavi hanno totalizzato 1,30 miliardi di euro, con una diminuzione del -6,0% sull'esercizio annuale precedente. L'EBITDA è stato di 289,4 milioni di euro (-24,4%), l'utile operativo di 123,6 milioni di euro (-44,1%) e l'utile al netto delle imposte di 74,1 milioni di euro (-46,0%).

WILHELMSEN PUNTA SULLE RINNOVABILI

Il gruppo norvegese Wilhelmsen ha annunciato una profonda riorganizzazione della sua struttura, con l'obiettivo di focalizzare la propria attività sulle energie rinnovabili. Con focus sulla decarbonizzazione, il gruppo investirà in nuovi business passando dalle attività legate all'Oil&Gas principalmente a quelle delle energie rinnovabili. L'investimento in questo settore nell'arco dei prossimi cinque anni sarà nell'ordine di 500 milioni di dollari. Il nuovo segmento di attività, denominato New Energy, sarà guidato da Jan Eyvin Wang, attuale senior vice President per gli investimenti strategici.

GRENDI, NUOVO ROTTA FRA CARRARA ED OLBIA

Il Gruppo Grendi ha avviato una nuova linea tra il porto di Marina di Carrara e quello di Olbia. Con la nuova rotazione i collegamenti settimanali della compagnia con la Sardegna diventano otto. Nel 2020, Grendi ha aumentato il traffico ro-ro tra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17% e stima che la nuova linea potrà ridurre di 500mila chilometri il traffico stradale tra nord e sud dell'isola. La società sottolinea come "In piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull'isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari".

TRASPORTO UNITO CONTRO "IL NUOVO CAPORALATO"

"Mentre tutti, e primi fra tutti gli autotrasportatori, perdevano e rischiavano di chiudere le loro aziende, gli armatori nell'anno della pandemia hanno archiviato la stagione più ricca della loro storia, con noli alle stelle, frutto di accordi taciti fra i grandi gruppi, con i big che ogni trimestre mettono in cassa miliardi di dollari, e con uno strapotere ormai sull'intero ciclo del trasporto. Ma ora anche solo l'idea, formalizzata in una dichiarazione rilasciata da uno dei colossi dello shipping mondiale, di imporre anche sovrapprezzi sui container sbarcati e imbarcati nei porti liguri per compensare i disagi causati dai cantieri autostradali è davvero troppo". La

denuncia, accompagnata alla minaccia di uno stato di agitazione per ottenere immediatamente i ristori promessi dallo Stato e mai arrivati, nonché il pagamento dei danni causati dai disservizi autostradali che ricadono “sugli autotrasportatori e non sugli armatori”, è di Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Trasportounito. L’ipotesi di un “surcharge” sui noli dei container nei porti liguri, materializzatasi in una circolare diffusa agli spedizionieri e ai caricatori dal gruppo Cma-Cgm, è vissuta dall’autotrasporto come una vera e propria “provocazione” visto che gli extracosti dei cantieri autostradali, delle code, dei ritardi, nonché della ridotta produttività sulle banchine si sono riversati esclusivamente sui protagonisti del trasporto su gomma. Secondo Trasportounito è venuto il momento che anche le Autorità nazionali preposte al controllo sulla concorrenza accendano un faro sulla posizione dominante che i grandi gruppi armatoriali container hanno acquisito sull’intera filiera logistica italiana, impadronendosi di case di spedizione, compagnie ferroviarie e terminal, e gestendo quindi a loro esclusivo vantaggio migliaia e migliaia di viaggi al giorno. “In questa manovra di assoggettamento del mercato – prosegue Tagnochetti – rientra anche l’apertura di piccole imprese di autotrasporto che acquisiscono i grandi contratti e poi assegnano, in subvezione, migliaia di trasporti al giorno, strangolando le imprese vere di autotrasporto e proponendo una versione di Caporalato 4.0”.

RAIL CARGO, NUOVO SERVIZIO FRA VERONA E HANNOVER

La prossima prossima la società ferroviaria austriaca Rail Cargo Group (RCG) lancerà un nuovo servizio intermodale tra l’Interporto Quadrante Europa di Verona e il terminal ferroviario di Hannover-Leineter. Sono previste quattro rotazioni settimanali che consentiranno di evitare il transito di 256 camion alla settimana sul territorio austriaco

VENEZIA, LE GRANDI NAVI A MARGHERA

I Ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, hanno concordato di dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera. Nell’ultimo vertice tra il governo e il cosiddetto «Comitatone» svoltosi a dicembre era stato stabilito che le grandi navi dovessero rimanere a Venezia ma con un approdo fuori dalla laguna. Marghera era stata indicata come soluzione transitoria. No invece allo scavo di un nuovo canale. Ora i nuovi Ministri «hanno deciso di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori della laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia».
