

AL VIA LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE FONDATA DAL DISCOUNT TEDESCO

La Via della Seta di Lidl

Quattro navi portacontainer faranno spola fra Cina, sud e nord Europa, saltando però l'Italia. Tra i punti di forza regolarità e puntualità dei servizi di spedizione

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

La nuova compagnia di navigazione tedesca Tailwind Shipping Lindes, nata su impulso e con il supporto della catena di supermercati discount Lidl, società parte del gruppo Schwarz, nei giorni scorsi ha fatto per la prima volta scalo nel Mediterraneo e in nord Europa proveniente dalla Cina. Dopo una prima tappa a Barcellona con la nave Wiking effettuata l'11 agosto, pochi giorni fa una seconda portacontainer (chiamata Talassa) ha ormeggiato al porto sloveno di Koper, a pochi passi dalle banchine di Trieste. Questa neonata shipping line opera una linea ribattezzata Panda che al momento, con l'impiego di quattro navi da circa 5.000 teu di portata, prevede scali nei porti cinesi di Taicang, Ningbo e Da Chan Bay, per poi giungere direttamente (senza toccate intermedie) in Mediterraneo (Koper e Barcellona) e salire in Nord Europa, più precisamente a Rotterdam, termine della corsa in direzione ovest e da dove i container proseguiranno via chiatte fluviale il viaggio fino alla destinazione finale. In direzione est, invece, le navi dall'Olanda faranno rotta direttamente verso l'Estremo Oriente per ripercorrere nuovamente la stessa sequenza di scali. Il transit time per un trasporto da Rotterdam alla Cina sarà di 28 giorni mentre dall'ultimo porto scalo in Estremo Oriente (Da Chang Bay) al primo in Europa

(Koper) i giorni di navigazione saranno 16.

L'agente generale in Olanda di Tailwind Shipping Lines, la società Euro Nordic, annunciando la partenza di questa nuova linea marittima spiega che «questo vettore di nicchia» è «meno interessato alla quantità di volumi di merce (contenitori) da trasportare ma predilige l'affidabilità e il valore aggiunto garantito dal servizio di trasporto marittimo». Un'implicita critica alle compagnie di navigazione tradizionali che negli ultimi anni si sono distinte soprattutto per noli elevati e ritardi delle navi. Non a caso Jan Grossbruchhaus, trade manager di Tailwind Shipping, ricorda come «nell'ultimo biennio troppe spedizioni tra Cina ed Europa hanno subito grossi ritardi o sono state posticipate per l'imbarco su navi successive, con il risultato che molti prodotti sono arrivati sugli scaffali per la vendita nei negozi e sono stati rispediti a magazzino. Anche certe industrie hanno dovuto rallentare i ritmi produttivi per lo scarso o ritardato approvvigionamento delle materie prime». La neonata shipping line voluta da Lidl opererà in maniera diversa: «Tailwind servirà un numero limitato di caricatori con volumi di traffico stabili e continuativi fra Cina ed Europa, ai quali sarà garantita la necessaria capacità di stiva e partenze regolari».

Questo innovativo modello di business replica quanto avviato appena un anno fa, per prima al mondo, dall'italiana Rif Line, una società di spedizioni che ha dato vita alla propria compa-

gnia di navigazione (chiamata Kalypso) attualmente attiva

con servizi di trasporto marittimo diretti (senza trasbordi né scali intermedi) fra Cina e Italia (Salerno, Civitavecchia e La Spezia) e fra Bangladesh e Italia (Ravenna).

Secondo alcuni broker marittimi la società armatoriale voluta e creata da Lidl dopo i disservizi patiti negli ultimi tempi paga circa 50.000 dollari al giorno per il noleggio annuale di ciascuna nave ma ha opzioni per prolungare questi contratti. Una o due delle unità in flotta risulta siano state direttamente acquistate.

Alcuni osservatori di mercato fanno notare che il timing con cui è salpata questa nuova linea «fa a pugni» a livello economico con il contestuale calo dei noli a cui si è assistito fra Asia ed Europa negli ultimi mesi. Rimane però un enorme valore aggiunto rappresentato dal transit time e quindi dalla regolarità e puntualità dei servizi di spedizione via mare perché le altre compagnie di navigazione sono in questi giorni alle prese con scioperi dei portuali e conseguenti ritardi in scali importanti come Amburgo (Germania) e Felixstowe (Gran Bretagna) che hanno portato il tempo medio richiesto a una nave per una circolazione completa dall'Asia al Nord Europa a circa 100 giorni. Tailwind Shipping Lines con il suo modello di business è invece in grado di completare un roundtrip in 70 giorni, risparmiando quindi un mese di tempo. (riproduzione riservata)



Una nave portacontainer della flotta Tailwind Shipping

