

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Kalypso Compagnia di Navigazione in contenzioso con l'armatore Zhong Gu che vieta l'approdo in Israele

Nicola Capuzzo · Thursday, November 2nd, 2023

Kalypso Compagnia di Navigazione, la shipping line creata coraggiosamente dalla società di spedizioni Rif Line nell'estate del 2021, rischia di dover fermare le sue navi per un contenzioso con l'armatore proprietario delle quattro portacontainer a noleggio Zhong Gu Yiang Kou, Zhong Gu Peng Lai, Zhong Gu Lin Yi e Zhong Gu Xiong An.

Secondo quanto confermato a SHIPPING ITALY dall'amministratore delegato Francesco Isola il problema riguarda due di queste unità perchè "una nave è stata appena riconsegnata dal noleggio, una attualmente non ha carico a bordo mentre due si trovano rispettivamente in Cina e nel canale di Suez e fanno rotta verso il porto di Ashdod in Israele dove però la società armatrice Zhong Gu, una compagnia pubblica di Stato cinese, non vuole che le proprie portacontainer approdino per ragioni di sicurezza". Il riferimento è ovviamente ai timori per il conflitto militare in atto nella Striscia di Gaza.

Non è chiaro se ci siano anche motivazioni politiche dietro a questa scelta che inevitabilmente ha innescato un claim e dunque un contenzioso legale tra Kalypso Compagnia di Navigazione e la società armatrice Zhong Gu dal momento che tutti gli altri vettori marittimi scalano regolarmente Ashdod dove sono arrivate ampie assicurazioni sia dagli agenti marittimi che dalle autorità locali. "Abbiamo anche proposto di far ormeggiare le navi e sbarcare il carico ad Haifa ma anche questa opzione non è stata accolta" prosegue Isola che tiene a sottolineare come "la priorità di Rif Line in questo momento sia quella di garantire l'arrivo a destinazione dei container a bordo ma senza che ciò possa compromettere il claim e quindi l'arbitrato che avvieremo con la controparte".

Per Kalypso Compagnia di Navigazione, che opera il collegamento ribattezzato Marco Polo fra Estremo Oriente, Bangladesh e Mediterraneo, lo scalo in Israele introdotto dallo scorso agosto ha un valore commerciale importante perchè "su queste navi il 30% del carico è destinato ad Ashdod, dunque non potere scalare quel porto per noi significa subire un danno notevole, per di più in un momento di mercato dove è noto che i noli marittimi non diano grande soddisfazione". Una vicenda che rischia dunque di costare molto caro alla giovane shipping company genovese nata nell'estate del 2021 ma Isola, che in qualità di amministratore delegato e presidente della compagnia (Gianfranco Gazzolo risulta che almeno da luglio non sia più nel top management) prima intende risolvere questa criticità per garantire ai caricatori di Rif Line il servizio venduto, vuole guardare il bicchiere mezzo pieno e dice: "Potremo comunque riprendere il servizio, magari

dopo un mese di stop a novembre, noleggiando naviglio diverso che non ha problemi a scalare in Israele. Ora la priorità è risolvere il problema del carico a bordo e poi cercheremo di capire la sostenibilità economica della linea eventualmente anche con altri noleggi”.

Kalypso Compagnia di navigazione già da fine 2022 e inizio 2023 si trova a dover fare i conti con noli marittimi crollati rispetto ai prezzi del triennio passato che, proprio per il loro elevato valore, avevano giustificato la nascita di una nuova compagnia di navigazione controllata da Rif Line International e specializzata nei trasporti marittimi “espresso” con navi di taglia piccola (circa 2.500 Teu di portata).

Lo scorso maggio, proprio per ragioni economiche, Kalypso [era stata costretta a interrompere la linea con gli Stati Uniti \(New York\)](#) inaugurata pochi mesi prima, a ottobre 2022, e sulla quale era impiegata la nave portacontainer Burgundy appositamente acquistata (grazie a un finanziamento di illimity Bank) con un timing che a posteriori si è rivelato poco felice (ad agosto 2022 era stata rilevata per 24 milioni di dollari e oggi ne vale circa 15 milioni secondo VesselsValue). Proprio in queste settimane, dopo aver operato per un anno a noleggio con la compagnia di navigazione francese Cma Cgm, dopo una sosta in bacino per manutenzione è tornata sul mercato in cerca di un nuovo noleggio a terzi.

Con un capitale sociale di 37 milioni di euro e 14 addetti (al 30 giugno scorso), Kalypso Compagnia di Navigazione avevo chiuso l’esercizio passato con un volume d’affari di 132,8 milioni di euro, un Ebit di 3,2 milioni e un utile netto di 1 milione di euro. I risultati fino ad oggi della compagnia nel 2023 non sono ad oggi disponibili pubblicamente ma l’andamento dei noli marittimi (in calo fino al 70% sui trade Asia – Europa) lasciano presagire che l’andamento economico di Kalypso quest’anno sia largamente in negativo nonostante [la società ancora l’estate scorsa abbia lanciato messaggi rassicuranti al mercato](#) annunciando l’intenzione di ampliare ulteriormente la propria flotta.

In Italia i terminal container che fino ad oggi hanno accolto regolarmente la linea gestita dal gruppo Rif Line fra Cina, Bangladesh e Italia sono il Salerno Container Terminal, il Terminal del Golfo a Spezia, il San Cataldo Container Terminal di Taranto e il porto di Gaeta dove la compagnia aveva recentemente trasferito la toccata prima effettuata al Roma Terminal Container di Civitavecchia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Domanda e offerta di trasporto container si incontrano a Milano il 13 novembre: i relatori, i temi e il programma

This entry was posted on Thursday, November 2nd, 2023 at 11:57 am and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

