

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rossi (Arkas): “Dalla Turchia impennata di traffici verso Italia ed Europa”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 21st, 2022

Genova – Se i traffici containerizzati sulle rotte deep sea fanno sorridere le grandi compagnie di navigazione (come raccontato da [Filippo Cimellaro di Hapag Lloyd](#) e [Matteo Pacchiarotti di One](#)) anche le rotte short sea del Mediterraneo mai come in questo momento garantiscono una redditività particolarmente interessante ai vettori marittimi. Quanto, come e perché lo ha raccontato in occasione del seminario sui noli marittimi appena organizzato a Genova dal Gruppo Giovani di Assagenti il senior sales and marketing manager di Arkas Italia, Luca Rossi.

“Lo short sea negli ultimi due anni ha beneficiato del fatto che i global carrier si sono concentrati su rotte transoceaniche più redditizie; naviglio e servizi sono stati spostati su aree molto più remunerative e questo ha portato a aumento dei noli anche sui trade nel Mediterraneo”.

Secondo i dati presentati il nolo per un container era di 550 euro 2019, nel 2020 è raddoppiato a 1.000 euro per poi aumentare ancora nel range fra 850 e 1.500 euro nel 2021. Nel 2022 il trend rimane simile.

Oltre a questo ‘campo libero’ lasciato dai grandi global carrier a favorire questa vivacità del mercato nel Mediterraneo è stata in particolare la Turchia: “Tradizionalmente il mercato è sempre stato molto fermo sui volumi, invece già nel 2020 si erano raggiunti gli stessi volumi fatti nel 2019 e nel 2020, nonostante tre mesi di lockdown completi, c’è stato comunque un buon incremento. Nel 2021 abbiamo stimato un +40% passando a 160 mila Teu” che nel trade Turchia – Italia storicamente non si era mai visto come balzo in avanti ha affermato Rossi. La spiegazione risiede soprattutto nella svalutazione della lira turca: nel 2014 il cambio era 3 lire per 1 euro, otto anni dopo 15 lire per 1 euro con picchi quasi a 20 lire per ogni euro. Tutto questo ha reso particolarmente appetibile il prodotto turco.

Oltre a ciò bisogna sottolineare che i traffici short sea non soffrono le stesse criticità delle linee maggiori: “I collegamenti essendo più di breve distanza hanno mantenuto frequenze regolari e transit time che non superano mai i 7 giorni” ha aggiunto il marketing manager di Arkas Italia. “Oltre a ciò il riutilizzo del contenitore è molto veloce: da quando sbarca in Italia, viene svincolato e va in consegna, poi al deposito e nuovamente imbarcato per l’export non passano più di 20 giorni”.

In questo contesto il mercato turco è stato interessato da una ripresa della quantità di nuovi ordini molto repentina e il sistema è stato capace di soddisfare le richieste dei compratori soprattutto occidentali. Non solo Italia, ma anche Francia e Germania hanno mostrato trend simili mentre per ciò che riguarda le merceologie “si parla di vetro, tessile, mobilio, linea bianca, materie plastiche, automotive e food (concentrato di pomodoro sostitutivo di quello cinese)”.

La particolarità del traffico marittimo in contenitori dalla Turchia verso l'Europa meridionale e l'Italia è quello di dover affrontare la forte concorrenza diretta con le autostrade del mare, quindi di trasporti su semirimorchi, soprattutto verso il Nord Adriatico. “Il porto di Trieste nel 2021 ha movimentato 300 mila mezzi. Una parte si muove e prosegue verso il Centro Europa; l'aumento 2021 su 2020 è stato del +23%” ha ricordato Rossi, secondo il quale le scelte dei caricatori dipendono “sia dal prezzo che dalle tempistiche: il camion impiega 5 giorni per un servizio door to door mentre il container 14 giorni”.

Detto che il tanto atteso *reshoring* per il momento ancora non sta creando impatti significativi su questo mercato, già oggi Arkas incontra difficoltà a soddisfare la domanda di spedizioni che arriva dal mercato: “Ci sarebbe uno spazio enorme soprattutto in import verso l'Italia” ha rilevato Rossi, aggiungendo però che c'è anche un “forte dei traffici in direzione Europa rispetto ai carichi di ritorno. Aumentare la capacità di stiva è impossibile”.

Per ciò che riguarda il servizio di Arkas nel Mediterraneo le caratteristiche principali “sono la flessibilità, la frequenza e le rotte che toccano ‘mille’ porti. Aumentare la stiva comporterebbe una programmazione non sostenibile strutturalmente” ha concluso.

This entry was posted on Thursday, April 21st, 2022 at 2:30 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

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