

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Turchia unico canale aperto per gli scambi Italia – Russia via mare”

Nicola Capuzzo · Thursday, June 2nd, 2022

Il ruolo di mediatore con la Russia che la Turchia di Erdogan sta cercando di darsi nel conflitto in Ucraina ha un suo parallelismo negli scambi commerciali marittimi. La riflessione è di Alice Arduini, titolare della casa di spedizioni Alix International (con studi in relazioni internazionali), che nelle ultime settimane si è trovata a confrontarsi con richieste di quotazioni per spedizioni per il paese aggressore.

La sensazione, spiega a SHIPPING ITALY, è quella di assistere a un mercato che dà qualche cenno di vita dopo tre mesi di stop, ma in cui le relazioni, per lo meno quelle marittime, sono tenute in piedi dalle due compagnie turche Arkas e Akkon, che continuano ad avere schedule regolari verso il posto di Novorossysk, a fronte dell'addio degli altri operatori. Una situazione di ‘quasi monopolio’ che non riguarda però solo i collegamenti dall’Italia ma anche dagli altri scali europei affacciati sul Mediterraneo quali Francia e Spagna.

Nonostante il quadro, i noli però, pur cresciuti, non sono esplosi: “Se prima – ovvero prima dello scoppio della guerra – la richiesta era di 500 euro/Teu, fino ad arrivare a 800 o 1.000 nei periodi di peak season, ora siamo sui 2.000 euro/Teu” riferisce Arduini. Molti gli adempimenti aggiuntivi: oltre naturalmente a indicare che il carico non appartenga alle macrocategorie oggetto di sanzione, agli spedizionieri viene chiesto infatti di compilare una lettera di manleva, “per conto del caricatore” e in cui siano esplicitati anche l’importatore e l’esportatore, che esoneri da responsabilità la compagnia marittima. Complicazioni che secondo la titolare di Alix International rendono difficile per lo spedizioniere, anche in assenza di dubbi etico-politici, accettare incarichi di questo tipo, che pure si preannunciano economicamente promettenti.

In generale la guerra sta come ovvio ponendo nuove sfide alla categoria per i traffici che toccano i paesi coinvolti, senza però soffocarli del tutto. “Non è vero ad esempio che il trasporto ferroviario dalla Cina all’Europa sia impossibile, anche se è vero che per policy molte aziende chiedono treni che non transitino dal territorio russo. Quindi è dagli importatori che arriva lo stop”.

Di contro, l’altra sensazione è che siano invece molto floridi in questo momento gli scambi con gli Stati Uniti, dove “i noli viaggiano ora sui 10mila dollari e inizia a scarseggiare l’equipment” ma anche con la Cina, mercato verso cui si sta rivolgendo anche l’export di lusso italiano.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 2nd, 2022 at 5:39 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

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