

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ricci (Tarros): “Nel Mediterraneo condizioni di mercato particolarmente sfidanti”

Nicola Capuzzo · Sunday, November 6th, 2022

Questa intervista fa parte dei contenuti pubblicati all'interno dell'inserto CONTAINER ITALY:

[CLICCA E LEGGI GRATUITAMENTE “CONTAINER ITALY – Edizione 2022” in formato Pdf](#)

Fino a qualche mese i ricchi noli marittimi per i global carrier sui maggiori trade intercontinentali avevano dato respiro, in termini di pressione competitiva, ai mercati e ai vettori marittimi regionali come l'italiana Tarros specializzata nei collegamenti intra-Med. La shipping company controllata da Alberto Musso a inizio anno ha coraggiosamente aggiunto una nave alla sua flotta e un servizio di linea che mette in relazione da est a ovest il Mediterraneo. Il general manager Danilo Ricci spiega però quanto sia complesso operare in un periodo in cui la congiuntura economica inizia a essere meno favorevole e anche nei mesi migliori i costi di noleggio e bunkeraggio delle navi crescevano e si moltiplicavano molto più di quanto le rate di nolo crescessero per il trasporto di container.

Dott. Ricci fino ad oggi che anno è stato il 2022 per Tarros?

“In termini di traffici siamo sui livelli degli ultimi due anni nonostante in Maghreb ci sia un mondo perturbato, in primis in Libia e Turchia. Il traffico da e per l'Italia è in salita rispetto agli anni scorsi; nel 2022 Tarros riuscirà a incrementare il numero di container trasportati rispetto al 2021 quando erano stati 150mila Teu.”

La novità dell'anno per la vostra compagnia qual è?

“Per Tarros la novità maggiore quest'anno è stata l'investimento in una linea diretta da Levante al Marocco con l'aggiunta di una nave in più in servizio (il collegamento è stato ribattezzato Lms – Libya Levant Morocco service).”

Il trend del business in questi mesi è calante?

“La ripresa post-Ferragosto è stata molto molto lenta, con una maggiore pressione sulle tariffe di

nolo, mentre i time charter delle navi stanno scendendo e il bunker anche è in calo.

Tarros ha dovuto fare i conti con costi saliti molto nel recente passato perché i noli elevati hanno fatto crescere anche i time charter delle navi. Se i noli nel Mediterraneo erano saliti di due volte e mezza, il bunker e i noleggi delle navi a loro volta erano invece aumentati di 3 o 4 volte con effetti significativi sulle marginalità di profitto.”

Ci aiuta a capire meglio con qualche numero?

“Un nolo medio per Teu è passato dai 230/240 a circa 500 euro mentre i time charter delle navi della nostra taglia sono saliti da 7.000 a 45.000 dollari e il bunker è incrementato da 300 fino a raggiungere i 1.400 dollari a tonnellata. Dunque i costi sono saliti molto rispetto ai ricavi. Le dinamiche di mercato stanno cambiando e la speranza è che, se un rallentamento dev’esserci (ad esempio in Mar Nero dove Tarros operava), rimanga il più possibile circoscritto a un ambito regionale.”

Qualche bacino geografico che garantisca soddisfazioni c’è nel Mediterraneo?

“In termini di mercati fino a prima dell’estate uno dei più vivaci era quello turco mentre le economie di altri Paesi si sono assopite (ad esempio Libia e Algeria). Questo contesto ci impone di dover essere molto rapidi nelle nostre decisioni.”

Prossimi progetti e priorità di Tarros?

“Guardando al futuro la priorità per Tarros è quella di consolidare i propri servizi di linea. Beneficeremo anche degli investimenti che avvierà il nostro Terminal Del Golfo a Spezia (fra cui l’acquisto di una nuova gru) perché questo consentirà anche alla nostra compagnia di navigazione di puntare su una taglia di navi maggiore rispetto alle attuali che hanno capacità compresa fra 700 e 1.500 Teu”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, November 6th, 2022 at 1:00 pm and is filed under [Navi](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.