

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Secondo la Bce il ‘caro noli’ nel trasporto container non avrà un’incidenza significativa sul prezzo dei beni

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 4th, 2021

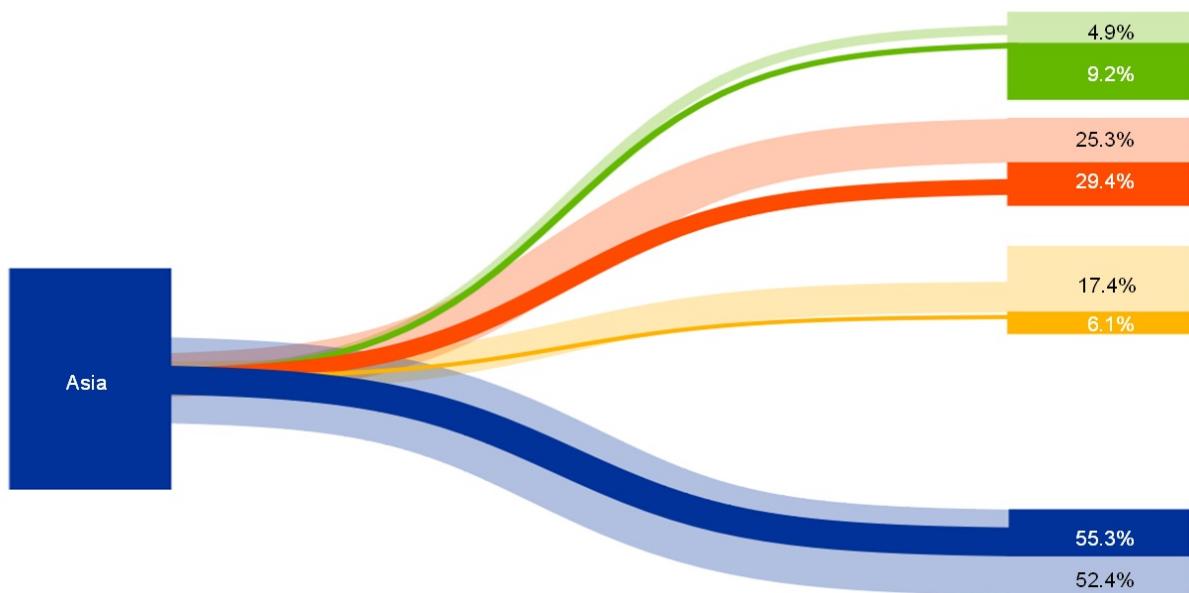
La scarsa disponibilità di container, la bassa affidabilità e i noli particolarmente cari per il trasporto marittimo dei box stanno avendo un impatto particolarmente significativo sull’economia reale ma non tale da generare un rialzo dell’inflazione perché l’incidenza della logistica sul valore finale dei beni è molto limitata. Lo dice nelle conclusioni un’analisi a firma di Maria Grazia Attinasi, Alina Bobasu e Rinalds Gerinovics appena pubblicata dal Banca Centrale Europea e dal titolo emblematico: “Cosa sta spingendo verso l’alto il costo delle spedizioni?”.

Riepilogando le tappe del percorso che negli ultimi dodici mesi hanno portato questo segmento dello shipping a una salita dei noli che non si vedeva dal periodo pre-Lehman Brothers (fra le cause la ripresa della produzione in Cina dopo il primo lockdown, l’aumento degli acquisti di beni, la minore offerta di stiva nel trasporto aereo merci, la congestione in alcuni porti soprattutto statunitensi, la scarsa disponibilità e lo sbilanciamento di container in giro per il mondo), il report arriva a sostenere (anche tramite un modello di econometria) che “a un anno di distanza l’effetto indotto dell’elevato costo delle spedizioni sull’inflazione è stata piuttosto limitata” (nell’ordine di uno 0,25%). Questo perché “il costo del trasporto internazionale rappresenta solo una minima parte del prezzo finale dell’output produttivo. Oltretutto, considerato che le criticità delle forniture dipende quasi esclusivamente da problematiche legate al trasporto e non da ostacoli nella produzione, l’aumento dei prezzi dei noli si prevede avranno solo un modesto impatto sull’attività economica globale”.

Secondo gli analisti della Banca Centrale Europea “non appena l’offerta di trasporto si adatterà a una domanda più sostenuta i prezzi delle spedizioni potrebbero tornare a calare”. In ogni caso “questi colli di bottiglia potranno ritardare ma non impedire la ripresa economica globale” secondo lo studio, che conclude dicendo: “Al tempo stesso, mano a mano che le restrizioni alle attività e alla circolazione delle persone saranno rimosse, i consumatori torneranno a riequilibrare le proprie spese maggiormente verso i servizi (rispetto ai beni, ndr) e questo ci si attende che contribuisca a risolvere i colli di bottiglia con conseguenti ricadute positive anche sui costi dei trasporti marittimi di container”.

**Leggi la versione integrale dell’analisi “What is driving the recent surge in shipping costs?”**

- Intra-Asia in the last month (Mar. 2021 – Feb. 2021)
- Europe in the last month (Mar. 2021 – Feb. 2021)
- North America in the last month (Mar. 2021 – Feb. 2021)
- South America in the last month (Mar. 2021 – Feb. 2021)
- In the last eleven months (Mar. 2021 – Apr. 2020)
- In the last eleven months (Mar. 2021 – Apr. 2020)
- In the last eleven months (Mar. 2021 – Apr. 2020)
- In the last eleven months (Mar. 2021 – Apr. 2020)



Shipping capacity (deadweight tons (DWT); 1 DWT=1,000 kilograms)

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 4th, 2021 at 11:00 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.