

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Compagnie container attive in Italia: come sono cambiate le quote di mercato dal 2017

Nicola Capuzzo · Monday, June 13th, 2022

L'ultima Indagine sui trasporti internazionali di merci della Banca d'Italia, pubblicata pochi giorni fa, ha mostrato come il mercato del trasporto marittimo di container da e per l'Italia nel 2021 sia stato ancora dominato con il 30% da "compagnie armatoriali svizzere" (leggasi Msc), mentre il 17,7% è stato in mano a operatori tedeschi e il 12,7% a quelli danesi, in modo simile a quanto osservato l'anno prima.

SHIPPING ITALY ha provato a mettere in fila le ultime analisi disponibili elaborate dall'istituto per vedere in che modo il mercato si sia evoluto negli anni fino ad arrivare alla situazione attuale. Per correttezza, come già notato, va detto che lo studio non attribuisce queste posizioni all'uno o all'altro operatore, indicando solo la nazione in cui la compagnia o le compagnie ha o hanno sede. Pertanto l'equazione Svizzera = Msc o Francia = Cma Cgm, per quanto possa essere ritenuta una buona approssimazione, potrebbe non essere del tutto precisa.

**QUOTE DI MERCATO VETTORI CONTAINER ATTIVI IN ITALIA**

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Svizzera</b>	23,9	33,3	30	30,6	30
<b>Germania</b>	25	6,4		16,9	17,7
<b>Danimarca</b>	10,6	8,3	13,6	10,8	12,7
<b>Francia</b>	4,9	8,3	8,1	8,7	10,4
<b>Cina</b>	4,8	8,8	8	7,6	6,2
<b>Giappone</b>		14,5		3,5	4,5
<b>Turchia</b>	1,2	1,1	1,2	1,7	3
<b>Italia</b>	<b>1,8</b>	<b>3,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,3</b>	<b>2,7</b>
<b>Romania</b>	1,7			0,4	2,7
<b>Taiwan</b>	4,3	8,1	7,4	8,7	2,4
<b>Israele</b>	0,8	0,5	3,7	2	1,9
<b>Hong Kong</b>			1,2	2,6	1,7
<b>Usa</b>		0,5	3	2,5	1,4
<b>Uk</b>	0,9	1,4	0,9	1	0,9
<b>Singapore</b>	1	2,2	7,2	0,2	0,5
<b>Uae</b>					0,5
<b>Corea del Sud</b>				0,6	0,5
<b>Libano</b>		0,8	0,8	0,5	
<b>Grecia</b>		0,4	0,5		
<b>Cuba</b>		0,3	0,4		
<b>Spagna</b>				0,1	
<b>Ucraina</b>	3,9				
<b>Paesi Bassi</b>	0,9				
<b>Egitto</b>	0,7				

Fatta questa premessa, e risalendo al 2017 (analisi precedenti questa data non infatti sono disponibili), sono diverse le tendenze che saltano all’occhio. Guardando in primis proprio all’operatore svizzero, si nota come questo abbia guadagnato il primo posto solo nel 2018, anno in cui la sua quota di mercato è cresciuta al 33,3% dal 23,9% dell’anno prima. Successivamente, dopo un lieve calo, si è quindi assestato in una posizione di circa il 30%, livello su cui è rimasto stabile negli ultimi anni.

Meno decifrabile la posizione della Germania, che fino al 2017 dominava il mercato italiano con una quota del 25%, per poi crollare al 6,4% nel 2018, sparire dalla rilevazione nel 2019, e farvi ritorno con quote significative nei due anni successivi (rispettivamente 16,9% e 17,7% nel 2020 e 2021). Contando il paese due vettori di notevole importanza come Hapag Lloyd e Hamburg Sud non si può infatti aggiungere molto ai dati senza conoscere come ognuno di essi abbia contribuito a questo andamento.

Interessante notare invece come l’evoluzione delle quote danesi (attribuibili al gruppo Maersk) sia invece stata speculare a quella del partner (nella 2M) Msc, pur restando su livelli decisamente inferiori. In altre parole il business ‘danese’ ha seguito una tendenza opposta, perdendo peso in Italia tra 2017 e 2018, riacquistandolo l’anno successivo, calando leggermente nel 2020 fino a riprendere quota nel 2021 (12,7%).

Ad avere vissuto invece una crescita pressoché costante è la Francia (Cma Cgm), che dal 2017 a oggi ha visto il consolidamento della sua posizione (dal 4,9% al 10,4% del 2021), con un balzo in particolare nel 2018 (quando è salita all’8,3%). Anche per la Cina il 2018 è stato un anno di svolta, con il raddoppio della quota di mercato italiano (dal 4,8% all’8,8%), da lì però poi andata leggermente calando fino al 6,2% del 2021.

Interessante anche notare come è cambiato negli anni il mercato per gli operatori giapponesi, assenti dalla rilevazione di Banca d’Italia nel 2017, comparsi nel 2018 con una fetta del 14,5%, poi assenti di nuovo, e negli ultimi due anni dotati di una quota che dal 3,5% è infine salita al 4,5%.

A questo punto della nostra disamina può essere utile ricordare come il 2017 – anno dopo il quale diversi paesi/compagnie hanno vissuto un netto incremento o calo delle proprie quote di mercato – è anche quello in cui si sono diventate operative molte delle alleanze tra liner, nonché quello in cui i tre principali vettori giapponesi – Nyk, K Line e Mol – hanno unito i business container nella joint venture One. Un altro momento di svolta (ovvero di significativo consolidamento della propria quota o al contrario di perdita di terreno) sembra inoltre esserci stato tra 2020 e 2021, forse in conseguenza della pandemia. Questo risulta evidente in particolare nel caso di Taiwan (Yang Ming, Evergreen), che nell’intervallo risulta essere scesa dall’8,7% al 2,4% e che pure tra 2017 e 2018 aveva invece raddoppiato la propria fetta di salendo dal 4,3% all’8,1%.

Tornando all’analisi dei singoli paesi, può essere infine interessante notare l’affacciarsi della Corea del Sud (assente nelle prime rilevazioni), con una quota tra lo 0,5 e il 0,6% tra 2020 e 2021, così come la sparizione di tanti operatori/paesi ‘meteore’ (Libano, Grecia, Cuba, Spagna, Ucraina, Paesi Bassi ed Egitto) che dopo aver fatto capolino nella classifica negli anni passati non vi hanno più fatto ritorno, a vantaggio probabilmente degli operatori/paesi più affermati.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, June 13th, 2022 at 1:35 pm and is filed under [Market report](#)

---

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