

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Aumenta l'incidenza del costo del trasporto su import ed export italiani nel 2022

Nicola Capuzzo · Friday, June 16th, 2023

Anche nel 2022, come prevedibile, ha continuato a crescere l'incidenza del costo del trasporto sul valore delle importazioni ed esportazioni italiane. Lo rileva la consueta indagine di Banca d'Italia, che per lo scorso anno ha riscontrato il terzo incremento consecutivo, che porta i due valori ad attestarsi rispettivamente al 3,5% e al 5% (contro il 3,4% e il 4,8% del 2021).

Condotto su un numero maggiore di aziende (216, per quasi 8mila spedizioni-tipo) rispetto al 2022, lo studio ha riscontrato un incremento dei noli in quasi tutti i comparti (ma con andamento molto differenziato nel trasporto via mare di container durante l'anno), con valori che in media si sono avvicinati molto ai relativi massimi storici. Le basse quote di mercato (in calo) detenute dai vettori italiani, gli incrementi dei noli e delle quantità movimentate hanno inoltre portato nel 2022 un deficit nella bilancia dei trasporti mercantili, che ha toccato un nuovo 'rosso' storico (-14,4 miliardi di euro contro i -10,7 miliardi del 2021 e i -7 miliardi del 2020).

Partendo con il **trasporto navale**, e in primis a quello via container lo studio ha riscontrato un aumento dei noli, al netto dei servizi ausiliari, di entità contenuta rispetto a quello eccezionale del 2021, un dato che però come accennato prima nasconde un andamento assai differenziato nell'arco dell'anno, contenuto dalle minori criticità rispetto al reperimento di box o alla presenza di congestioni portuali, così come frutto del calo della domanda. La dinamica dei noli è risultata eterogenea in termini geografici, ma in media la dinamica ha portato i costi a fermarsi su livelli inferiori a quelli del 2021 benché più alti di quelli degli anni precedenti.

Nel segmento delle rinfuse solide, la tendenza è stata di rialzo per il trasporto di granaglie, carbone e minerali per effetto dell'andamento dell'economia mondiale. Come per il trasporto in box, i noli hanno avuto un calo dopo una prima parte dell'anno in crescita. I costi medi per la movimentazione dei prodotti chimici (Gnl incluso) hanno registrato un rincaro in linea con quello dei carichi secchi (circa 30%). Quelli di trasporto di petrolio e derivati hanno subito un rialzo costante e ed elevato nell'arco dell'anno, in relazione alle tensioni geopolitiche.

Anche in termini reali i costi medi navali del *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione risultano in crescita per i carichi solidi, pur rimanendo inferiori ai picchi registrati nel 2008, mentre quelli relativi alle rinfuse liquide hanno toccato il punto di massimo nel periodo considerato. Nel comparto infine l'andamento dei noli è stato differenziato tra le due principali tipologie, liquidi e solidi. Per la prima categoria l'incremento nel secondo trimestre del 2022 è stato di entità tale da

portarli alla fine dell'anno su valori tripli rispetto al primo trimestre del 2021, mentre per i carichi solidi i noli sono aumentati in misura costante fino alla metà dello scorso anno, per poi scendere nel secondo semestre in concomitanza con il più debole andamento del commercio mondiale. Nel 2023, aggiunge il report, gli indicatori di settore hanno registrato un ulteriore ribasso nel bimestre gennaio-febbraio, con un successivo rialzo legato anche alle riaperture dell'economia cinese.

Passando al segmento general cargo, l'analisi evidenzia che nel 2022 i costi medi per tonnellata dei trasporti project cargo (impianti, macchinari, mezzi di trasporto) sono aumentati in termini nominali, mentre in termini reali sono lievemente scesi all'esportazione e cresciuti all'importazione, in entrambi i casi collocandosi su livelli superiori alla media dell'ultimo decennio. Negli altri casi (traffici di tubi e materiali metallici, prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali) i noli hanno registrato tassi di crescita nominali elevati (30%-40% per import ed export) risentendo maggiormente dell'insufficiente capacità di stiva rispetto a una domanda di trasporto che, almeno per la prima parte dell'anno, è stata sostenuta.

Infine nel segmento ro-ro i costi medi nel 2022 risultano in calo ma con andamenti fortemente differenziati tra le aree geografiche interessate. Si sono osservati infatti aumenti sui tragitti da e per Francia (+22,8% in media tra import ed export, inclusi servizi ausiliari), Grecia (+51%) e Turchia (+23,7%), e cali in quelli da e per Spagna (-29,7%), Nord Africa (-21,9% in media per l'area a eccezione della Tunisia, che insieme a Malta vede invece un calo del 26%) e i restanti paesi balcanici (-22,4%)

Relativamente al **trasporto aereo**, l'analisi ha riscontrato un aumento, ma moderato e concentrato nella prima parte dell'anno, con un andamento molto eterogeneo dal punto di vista geografico. Incrementi forti si sono osservati sui noli da e per i paesi asiatici (ma in Cina solo per quel che riguarda l'export, +47,2%, mentre l'import è rimasto stabile, -0,4%) mentre nelle tariffe da e per Europa e Nord America si sono osservate riduzioni. In termini reali i costi medi sono scesi ma rimangono su livelli elevati, dopo gli eccezionali rincari del 2020 a seguito della forte restrizione dell'offerta di stiva legata alla pandemia.

Guardando al **trasporto su strada**, l'analisi evidenzia un aumento del 18,1% in export e del 20,3% in import per tonnellata (inclusi servizi ausiliari), che ha interessato in misura maggiore i carichi parziali rispetto a quelli completi (rispettivamente +18,9% e +11,5%, esclusi però i servizi ausiliari). Il report mostra inoltre un significativo aumento dei volumi movimentati: si tratta di 77,5 milioni di tonnellate, (contro i 66,1 milioni del 2021) in import e 70,8 milioni di tonnellate (contro 60,1 di un anno prima) in export. Tra le cause del rialzo gli analisti indicano l'aumento del costo del carburante e della manutenzione, mentre dal punto di vista geografico i rincari maggiori riguardando gli scambi da e verso il Regno Unito, con l'aumento di costi doganali e amministrativi a seguito della Brexit. I costi medi stradali infine risultano aumentati anche in termini reali (ovvero in rapporto agli indici dei prezzi dei beni esportati o importati), segnando un particolare per quelli relativi all'importazione) il valore massimo dal 2005.

Passando infine al **trasporto ferroviario**, Bankitalia nella sua indagine rileva nel dettaglio un aumento in termini nominali nel settore container (+22,3% in import e + 25,7% in export) ma anche una stabilità del segmento *bulk*. Tra le aree geografiche, i rincari hanno riguardato soprattutto l'Europa centrale e la Penisola iberica, mentre i noli da e per l'Europa orientale e i Balcani sono stati compensati da contromisure come la realizzazione di treni più lunghi e l'adozione di incentivi allo *shift* modale. Nonostante l'incremento del prezzo dell'energia abbia toccato anche questo comparto e abbia in alcuni casi portato gli operatori ad applicare *energy*

surcharges, la tendenza dei costi medi ferroviari è stata comunque di flessione in termini reali, con un ritorno ai minimi del 2012.

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY presenta il 2° Business Meeting del 2023: domanda e offerta di trasporto a confronto sui container

This entry was posted on Friday, June 16th, 2023 at 6:30 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.