

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## In calo nel 2023 l'incidenza dei trasporti su import ed export italiani

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 12th, 2024

L'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate da e per l'Italia ha toccato nel 2023 il suo punto più basso dall'inizio del millennio, scendendo rispettivamente al 2,5% e al 3,7% (dal 3,1% e 4,2% del 2022). Lo evidenzia l'ultima 'Indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci', pubblicata oggi, riscontrando flessioni per quasi tutte le modalità considerate.

La tendenza, determinata in particolare dalla diminuzione dei noli marittimi, potrebbe però cambiare segno quest'anno, visto la maxi-risalita che queste stesse tariffe stanno vivendo ad oggi. Tanto da portare gli analisti a sottolineare che se queste si dovessero mantenere sui livelli visti nel mese di maggio, bisognerà mettere in conto poco meno di 2 miliardi di euro di extra-costi per le importazioni per il 2024.

Per quel che riguarda il 2023, tuttavia, il livello basso dei noli ha portato a una riduzione del disavanzo dei trasporti mercantili nel loro insieme, che è stato quindi limitato a quota -9,9 miliardi di euro (era di -14 miliardi nel 2022), un risultato a cui però ha contribuito anche l'aumento della quota di mercato dei vettori italiani nel comparto.

Entrando nel vivo dell'indagine (condotta questa volta su 170 aziende attive in Italia, per complessive 6.400 spedizioni-tipo), il primo ambito da trattare è evidentemente quello dei **trasporti via nave**. Relativamente ai container, oltre che la flessione dei noli (per tutte le aree geografiche) l'analisi ha evidenziato un calo ancora più marcato per i servizi ausiliari e un aumento dei carichi medi per box, fattori che insieme hanno portato quindi le tariffe per tonnellata ai livelli più bassi degli ultimi 20 anni.

Riguardo il trasporto delle rinfuse, che interessa perlopiù le importazioni, l'analisi riferisce di un lieve calo per il settore liquido (in particolare per i prodotti chimici, tra cui il Gnl), anche in relazione a volumi sostanzialmente stabili rispetto al 2022, e di una contrazione più consistente per quelle solide (soprattutto per le granaglie, -30%) per via della minore domanda di materie prime. I costi medi navali bulk, inclusi quelli per i servizi ausiliari, si sono ridotti anche in termini reali, pur rimanendo su livelli elevati nel confronto storico, in particolare per quelli liquidi. Relativamente al general cargo, l'indagine registra una flessione del costo medio per tonnellata (servizi ausiliari inclusi), sia in termini reali che nominali. Più nel dettaglio per il project cargo il decremento è del

14,4% in import e del 15,3% in export, per prodotti chimici e forestali si passa rispettivamente a -27,5% e -25,9%, infine per materiali e tubi metallici si arriva nell'ordine a -32,5% e -30,2%.

Passando poi al trasporto via ro-ro, il report registra invece costi in aumento (in media del 5,6% tra import ed export), ma con andamenti molto diversi tra aree geografiche distinte. In particolare si osservano incrementi marcati da e per i Balcani (+31,6%), la Spagna (+15,9%) e la Grecia (+5,7%) e in misura minore per la Turchia (+2,1%), mentre scendono le tariffe in direzione di Tunisia e Malta (-8,9%) e per il resto del Nord Africa (-2,1%).

Lasciando il trasporto via mare per passare a quello **su strada**, l'analisi evidenzia per il 2023 un calo nominale dei costi medi del 7% in entrambe le direzioni, un andamento su cui hanno pesato il decremento dei prezzi dei carburanti e, soprattutto, la contrazione dei volumi, come conseguenza della debolezza della domanda. In particolare l'export si ferma a 55,8 milioni di tonnellate (erano 58,6 nel 2022) mentre l'import scende a 67,7 milioni (dai precedenti 69,4 milioni). La flessione dei costi risulta inoltre essere stata maggiore per i carichi parziali (-8,6%) rispetto a quelli completi (-1,9%) e ha interessato quasi tutti i corridoi con alcune eccezioni legate al verificarsi di congestioni (Monte Bianco e San Gottardo per via della interruzione dei valichi), aumenti dei costi dei pedaggi (Austria e Germania) e soprattutto effetti del conflitto in Ucraina (Russia e paesi limitrofi). In termini reali i costi medi stradali sono significativamente calati all'esportazione e sono rimasti stabili all'importazione.

Arrivando al **trasporto ferroviario**, Bankitalia riscontra poi un aumento dei costi medi per l'importazione (+3,9%) e un lieve calo di quelli all'export (-1,2%), con una ampia variabilità però a livello geografico. I noli sono infatti rincarati, soprattutto per i flussi in entrata, nelle tratte dai paesi dell'ex Urss (+30,3%), da quelli balcanici (+13,3%) e da quelli baltici (+25,2%). Più deboli le variazioni in altri paesi, in particolari quelli Ue. Relativamente al solo trasporto via treno di container, l'analisi registra un calo netto per i costi all'export (-5,9%) e uno lieve per le importazioni (-1,2%). Anche per questa modalità di trasporto si riscontrano comunque incrementi marcati dei costi all'import per i paesi ex Urss (+20,6%), balcanici (+16,6%) e baltici (+15,7%).

La panoramica si chiude infine con una analisi dei costi medi del **trasporto aereo**, che nel 2023 hanno registrato una riduzione marcata che li ha riportati su livelli prossimi a quelli precedenti la pandemia. Nel dettaglio gli analisti rilevano un calo del 29% medio sui costi all'import e del 33,8% su quelli all'export. Tutte le aree geografiche sono state interessate dal fenomeno, ma i cali più forti hanno riguardato i paesi asiatici e americani.

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

This entry was posted on Wednesday, June 12th, 2024 at 6:00 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.