

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Banca d'Italia: l'incidenza dei trasporti sul valore delle merci è ancora in discesa

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 3rd, 2020

L'ultima **'Indagine sui trasporti internazionali di merci'** appena pubblicata dalla Banca d'Italia mostra che prosegue la riduzione dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate nel nostro Paese. "Nel 2019 è stata pari, rispettivamente, al 2,9 e al 3,8 per cento (escludendo quelle movimentate tramite condotte). I costi medi a tonnellata del trasporto stradale sono rimasti mediamente stabili, con un incremento in quelli a carico completo e una riduzione nelle tariffe relative ai carichi parziali. Nel settore ferroviario i noli sono invece diminuiti, in particolare nel settore bulk. Nel trasporto aereo la riduzione dei costi medi è stata significativa, soprattutto per le esportazioni, in relazione al calo dei volumi trasportati. Nel comparto marittimo si è registrato un moderato aumento dei costi in euro a tonnellata, anche a causa del deprezzamento in media d'anno del tasso di cambio euro/dollaro (le tariffe navali sono generalmente denominate in dollari)" spiega l'indagine che è stata condotta nel 2019, ha riguardato 160 imprese di trasporto operanti in Italia e sono state rilevate oltre 5.600 'spedizioni tipo'.

La **bilancia dei pagamenti dell'Italia** ha registrato nel 2019 un deficit dei trasporti mercantili di 5,9 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. "Il miglioramento è dovuto alla riduzione del disavanzo nel settore marittimo, legato alla ripresa dell'attività estera degli armatori italiani" si legge ancora nell'indagine. "Nell'ambito dei servizi di trasporto, che includono anche la movimentazione internazionale dei passeggeri e della posta, la componente mercantile ha rappresentato nel 2019 circa il 60 per cento del deficit complessivo".

Per ciò che riguarda la **composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia** nel 2019, la ricerca mostra che la nave nel complesso è la modalità principale se si considerano i volumi importati ed esportati (52%, contro il 27% della strada e il 12% della ferrovia), ma dal punto di vista dei valori la sua incidenza scende al 29%, contro il 44% della strada e il 15% ferrovia. L'aereo registra un peso significativo solo sul valore dell'interscambio, il 10%, mentre per le condotte (importazioni di gas metano) vale il contrario (9% delle quantità). Rispetto all'inizio delle serie storiche disponibili si sono ridotte le incidenze della ferrovia, dei gasdotti e del comparto marittimo; è quindi diminuito il peso delle materie prime nell'ambito degli scambi con l'estero. Di converso, è aumentata la rilevanza dei trasporti stradali.

Un capitolo della ricerca è espressamente dedicato alle **quote di mercato dei vettori marittimi (italiani ed esteri) che servono il nostro paese**. Dopo due anni consecutivi di lieve ripresa, le

quote di mercato dei player italiani sono tornate a scendere in tutti i comparti. Nel settore marittimo la quota è diminuita in misura significativa, dall'11,4 al 9,1%, eguagliando il minimo storico del 2016. La riduzione ha riguardato quasi tutti i settori, con l'eccezione del trasporto ro-ro; quella di maggiore entità in termini assoluti ha riguardato il comparto bulk liquido, al contrario nel bulk solido il calo è stato marginale. Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani si è ridotto in misura modesta, attestandosi al 20%, riprendendo però una tendenza iniziata quasi quindici anni fa. Nel comparto aereo la quota ha invece subito un calo più significativo, scendendo al 15,6%. Per quanto riguarda i vettori navali esteri, nel 2019 le graduatorie rimangono sostanzialmente inalterate rispetto all'anno precedente: le società armatoriali di nazionalità svizzera (Msc, ndr) si confermano al primo posto nel trasporto container (gli italiani detengono una quota assai marginale), nei settori bulk gli armatori greci continuano a occupare stabilmente il primo posto, mentre quelli italiani il secondo (bulk liquido) o il quinto (bulk solido). Nei trasporti general cargo prevalgono i vettori turchi (gli italiani sono in terza posizione) e solo nel ro-ro i nostri armatori detengono la quota maggiore.

**Leggi la versione completa della “[Indagine sui trasporti internazionali di merci](#)” della Banca d'Italia**

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

This entry was posted on Wednesday, June 3rd, 2020 at 6:57 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.