

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Banca d'Italia: deficit nella bilancia dei trasporti mercantili al picco negativo da venti anni

Nicola Capuzzo · Monday, June 14th, 2021

“La **bilancia dei trasporti mercantili** presenta, date le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani, un deficit strutturale che nell’ultimo decennio ha oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro all’anno, rappresentando in media circa i due terzi del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto. Nel 2020 il deficit si è ampliato, raggiungendo il picco negativo degli ultimi venti anni (-6,8 miliardi). In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, il peggioramento è dovuto all’incremento medio dei noli, concentrato nei comparti aereo e navale; su quest’ultimo ha pesato anche la riduzione dell’attività ‘estero su estero’ effettuata dagli armatori italiani”.

A certificare come nel 2020 il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili in Italia si sia ampliato è la Banca d'Italia nella sua ultima ‘Indagine sui trasporti internazionali di merci’ appena pubblicata. L’indagine relativa al 2020 ha riguardato 212 imprese operanti in Italia e rilevato 6.200 ‘spedizioni tipo’.

Fra i principali risultati del rapporto viene segnalato che “l’**incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate** dall’Italia è nel complesso salita, rispettivamente al 3,1 e al 4,3% (dal 2,9 e 3,9 nel 2019), interrompendo la tendenza alla diminuzione degli anni precedenti. Il settore aereo ha risentito in misura molto marcata del drastico calo dei voli di linea, le cui stive sono ampiamente utilizzate per il trasporto mercantile; il restringimento dell’offerta di carico si è riflesso in un forte aumento dei noli. Nei trasporti marittimi rincari di entità significativa si sono osservati nel comparto container, in quello ro-ro e nel bulk liquido. Nei trasporti terrestri i costi medi a tonnellata sono lievemente aumentati nel comparto ferroviario, mentre sono leggermente diminuiti in quello stradale”.

L’indagine aggiunge che in un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, l’incremento medio dei noli ha determinato un peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell’Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019), concentrato nei comparti aereo e navale; su quest’ultimo ha pesato anche la riduzione dell’attività ‘estero su estero’ effettuata dagli armatori italiani.

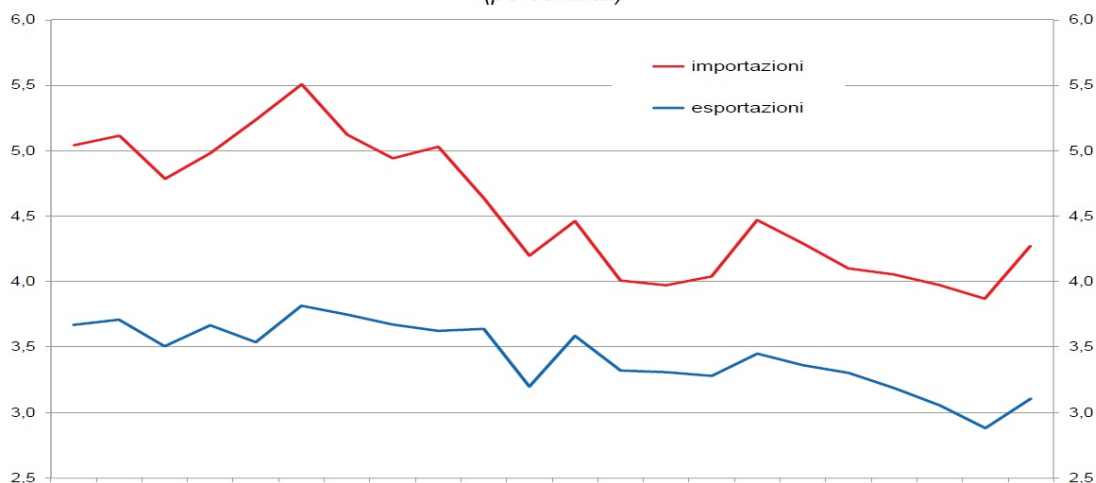
Per ciò che riguarda il **trasporto stradale** nel 2020 si è registrata una diminuzione dei costi medi che ha interessato sia i carichi completi sia quelli parziali, in un contesto di calo dei volumi

movimentati. Le criticità legate alla pandemia non hanno inciso sui noli, riflettendosi invece sui margini di profitto degli operatori. In termini reali, ovvero valutati in rapporto agli indici dei prezzi dei beni esportati (PPIX) o importati (PPIM), i costi medi stradali per tonnellata all'importazione sono lievemente aumentati, portandosi su livelli vicini al massimo dell'ultimo ventennio; quelli all'esportazione sono rimasti invece sostanzialmente stabili.

Secondo l'analisi di Bankitalia i costi medi del **trasporto ferroviario** sono lievemente aumentati in entrambe le direzioni dei flussi e il maggiore ricorso alla ferrovia in alternativa alla strada nei periodi di più forti restrizioni alla movimentazione di persone ha più che compensato gli effetti della minore domanda legata al calo del commercio intraeuropeo.

La pandemia ha colpito intensamente invece il settore del **cargo aereo**, che tipicamente fa ampio utilizzo della capacità di stiva degli aerei passeggeri: la forte riduzione di questi ultimi ha infatti determinato un marcato restringimento dell'offerta di carico, con un aumento eccezionale dei noli unitari. In media essi sono quasi raddoppiati all'importazione e sono cresciuti del 60 per cento all'esportazione. Anche in termini reali i costi medi hanno raggiunto i livelli più elevati degli ultimi venti anni.

#### Incidenza dei costi del trasporto sul valore delle importazioni e delle esportazioni dell'Italia (percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC.

(1) Sono escluse le merci trasportate tramite condotte (importazioni di gas metano). Dati provvisori per il 2020; i costi includono i servizi ausiliari e logistici al trasporto internazionale ed eventuali tratte stradali di appoggio ad altre modalità di trasporto (nave container, ferrovia *bulk* e container).

#### Periodo di riferimento: 2020

Nel 2020 la **quota di mercato media complessiva dei vettori italiani**, calcolata ponderando sulla base dei costi del trasporto, è rimasta pressoché stabile rispetto all'anno precedente (15,6 per cento, da 15,3 nel 2019).

Nel settore marittimo l'incidenza media è risalita all'11,6 per cento, il valore più alto nell'ultimo decennio. Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani è sceso per la prima volta sotto il 20 per cento; anche nel comparto aereo si è toccato un minimo storico (15,1 per cento). Le società armatoriali a capitale di controllo svizzero mantengono la quota più elevata nel trasporto container, mentre nei trasporti bulk e in quelli general cargo prevalgono rispettivamente gli armatori greci e turchi. Nel settore Ro-Ro la quota più elevata, superiore al 50 per cento, è invece appannaggio degli armatori italiani, i quali detengono quote rilevanti anche nei trasporti bulk liquidi e in quelli general cargo, a fronte di posizioni marginali nel settore container e in quello dei bulk solidi.

---

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

This entry was posted on Monday, June 14th, 2021 at 2:30 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.