

Quali trend hanno influenzato l'andamento dei costi del trasporto internazionale marittimo, stradale, ferroviario aereo, gas in condotte? I risultati dell'ultima indagine di Banca d'Italia

# I COSTI del trasporto internazionale delle merci



**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). Il dato emerge dall'ultima indagine di Banca d'Ita-

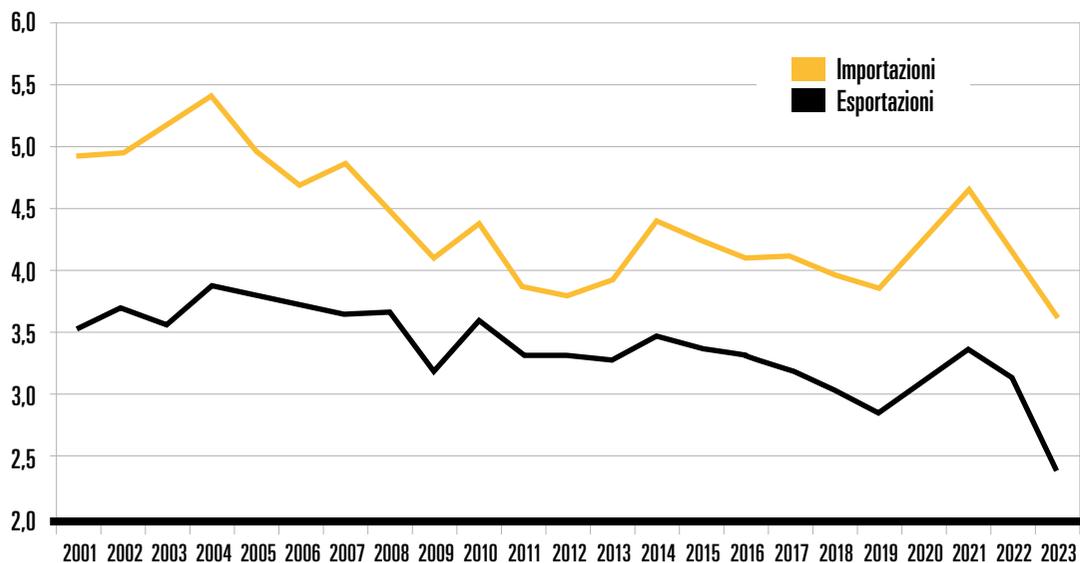
lia sui costi del trasporto internazionale delle merci, che evidenzia flessioni per quasi tutte le modalità di trasporto analizzate.

La tendenza, determinata in particolare dalla diminuzione dei noli marittimi, potrebbe però cambiare segno quest'anno, visti i numeri attuali determinati dall'instabilità geopolitica. Grazie all'attività

svolta da TRT (vedi box) per conto di Banca d'Italia, che permette un costante monitoraggio dell'andamento dei costi di trasporto internazionale delle merci, si propone una disamina dei trend che hanno caratterizzato il 2023, con focalizzazione per modo di trasporto: marittimo, stradale, ferroviario, aereo, gas in condotte. Passando

I noli dei container marittimi hanno registrato nel 2023 una flessione importante, iniziata già nella seconda metà del 2022, che ha riguardato tutte le aree geografiche e ha riportato i noli sui livelli precedenti gli eccezionali rialzi del biennio 2020-2021

Grafico 1 **Incidenza % dei costi del trasporto sul valore dell'import e dell'export italiano (elaborazioni Banca d'Italia)**



ai risultati dell'indagine (condotta su 170 aziende operative in Italia, per complessive 6.400 spedizioni-tipo analizzate), il primo ambito analizzato è quello dei trasporti via mare.

### Trasporto marittimo

Relativamente al trasporto container, i noli hanno registrato nel 2023 una riduzione di entità assai rilevante.

La flessione, iniziata già nella seconda metà del 2022, ha riguardato tutte le aree geografiche e ha riportato i noli sui livelli precedenti gli eccezionali rialzi del biennio 2020-2021, come evidenziato dai grafici che mostrano il dettaglio in relazione alle più significative direttrici del trasporto container da e verso i porti italiani (import via Suez ed export via Gibilterra).

Riguardo al trasporto bulk, che interessa perlopiù le importazioni, l'analisi evidenzia un lieve calo per il settore liquido (in particolare per i prodotti chimici, che includono il gas naturale liquefatto), anche in relazione a volumi sostanzialmente stabili rispetto al 2022, e una contrazione più consistente per le rinfuse solide (soprattutto

## L'indagine statistica di Banca d'Italia

Banca d'Italia conduce un'indagine statistica sul trasporto internazionale delle merci, al fine di determinare il costo unitario del trasporto a seconda della modalità impiegata, in funzione delle diverse aree geografiche e dei flussi in import ed export. Le rilevazioni e le analisi effettuate sono utilizzate da Banca d'Italia per elaborare e ricostruire le poste della Bilancia dei Pagamenti in Italia. La rilevazione dei noli avviene su base trimestrale per nave container e bulk, semestrale per l'aereo e annuale per strada, ferrovia e le rimanenti modalità marittime. TRT svolge l'attività di rilevazione e analisi dei noli per conto di Banca d'Italia dal 1998. Per approfondimenti, si veda la sintesi dell'indagine 2023 pubblicata sul sito di Banca d'Italia:



## L'IMPATTO DELLA CRISI DEL MAR ROSSO SUI TRAFFICI INTERNAZIONALI

A partire dagli ultimi due mesi del 2023, il Mar Rosso ha iniziato a sperimentare una situazione di crisi a causa degli attacchi dei ribelli Houthi alle navi mercantili in transito sullo stretto di Bab el-Mandeb, con conseguenti rilevanti impatti sui traffici internazionali. Il sostanziale calo dei noli che ha caratterizzato il 2023 ha visto un cambio di rotta in concomitanza di tale fenomeno, specie sulle tratte in import da Oriente, con costi di trasporto anche quadruplicati rispetto ai mesi precedenti. La maggior parte delle compagnie di navigazione ha evitato l'attraversamento del Canale di Suez, preferendo piuttosto un allungamento della navigazione di circa due settimane dato dalla circumnavigazione del Capo di Buona Speranza. I crescenti costi e tempi di viaggio conseguenti a questa scelta hanno avuto come impatto, tra gli altri, uno spostamento di alcune

tipologie merceologiche verso l'aereo e la ferrovia. La quantificazione di tale spostamento modale specificamente legata alla crisi del Mar Rosso non è facile, ma gli operatori intervistati hanno stimato un incremento di circa il 10% di spedizioni via aerea rispetto al periodo pre-crisi. Va peraltro ricordato che la modalità aerea viene normalmente utilizzata per il trasporto di merce ad alto valore. Quanto all'alternativa ferroviaria, dopo un calo generalizzato che ha caratterizzato la direttrice Cina-Europa negli anni 2022 e 2023, nel 2024 si è assistito ad un'importante ripresa dei flussi lungo questa tratta, anche a seguito della citata crisi del Mar Rosso. Resta da capire quanto questi incrementi delle modalità di trasporto alternative alla nave restieranno costanti per il prossimo futuro o verranno, piuttosto, riassorbiti dal trasporto marittimo una volta rientrata la crisi nell'area.

to 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. Quanto 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 (impianti, macchinari, mezzi di trasporto) il decremento è stato del 14,4% in import e del 15,3% all'export, per prodotti chimici e forestali si passa rispettivamente a -27,5% e -25,9%, infine per materiali e tubi metallici si registra -32,5% e -30,2%.

Passando infine al trasporto ro-ro (trasporto navale di veicoli stradali con o senza autista al seguito), l'indagine evidenzia invece costi in aumento (in media del 5,6% tra import ed export), ma con andamenti molto diversi per area geografica. In particolare, si osservano incrementi marcati da e per Balcani (+31,6%), Spagna (+15,9%) e Grecia (+5,7%) e in misura minore per la Turchia (+2,1%), mentre scendono le tariffe verso Tunisia e Malta (-8,9%) e per il resto del Nord Africa (-2,6%).

## Trasporto stradale

L'analisi evidenzia per il 2023 un calo dei costi medi del 7% in entrambe le direzioni (export e import), andamento su cui hanno pesato il decremento dei prezzi dei carburanti e, soprattutto, la contrazione dei volumi, come conseguenza della debolezza della domanda. La flessione dei costi risulta inoltre essere stata mag-

Grafico 2 **Container: noli import via Suez in €/TEU (elaborazioni TRT)**

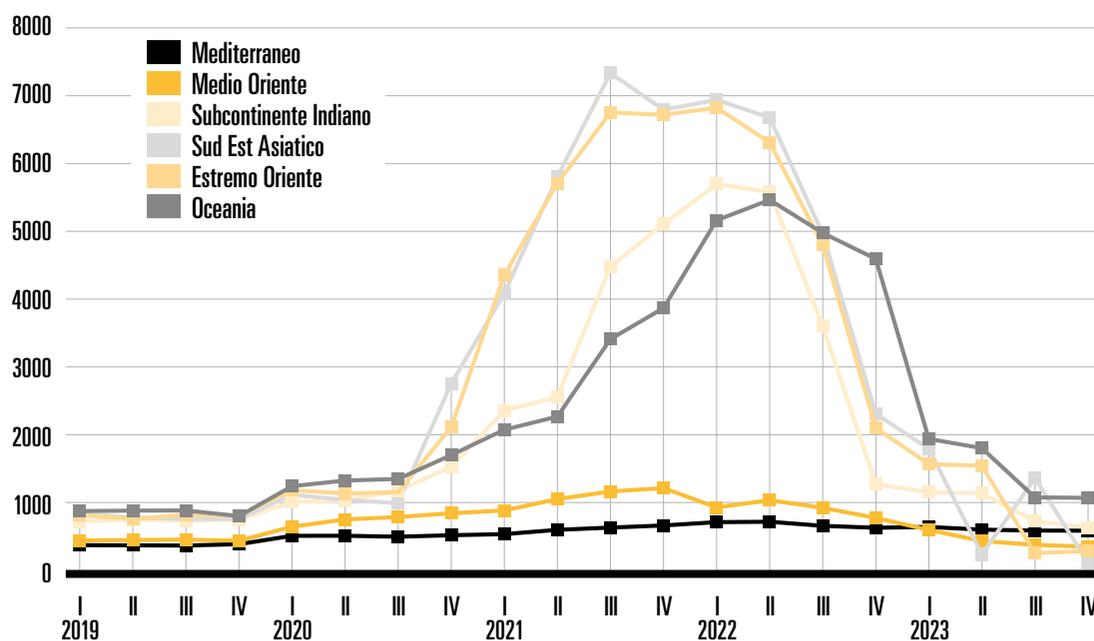
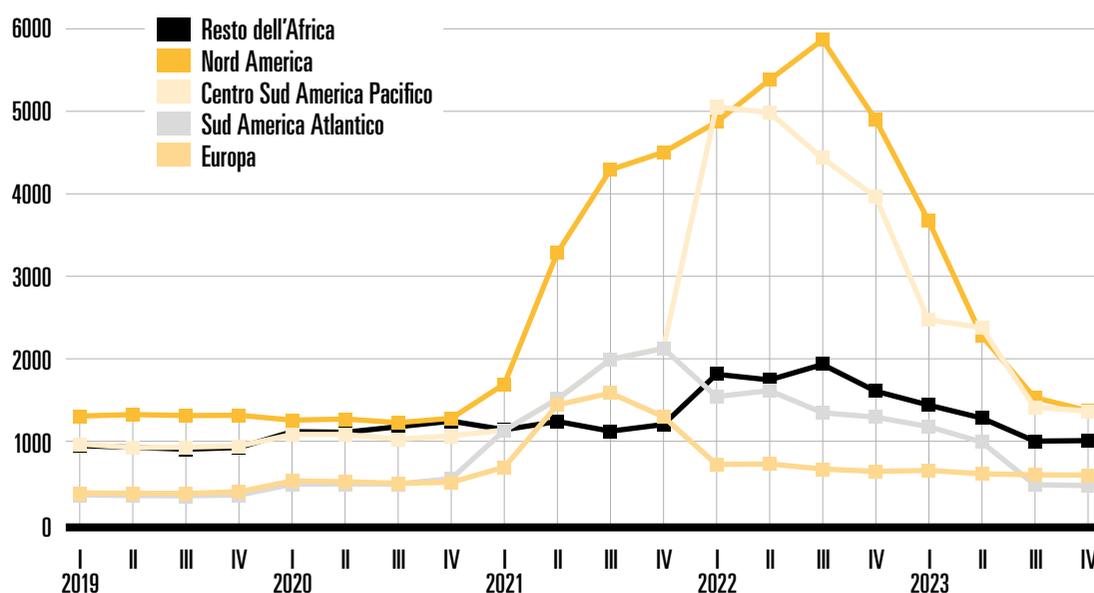


Grafico 3 **Container: noli export via Gibilterra in €/TEU (elaborazioni TRT)**



giore per i carichi parziali (-8,6%) rispetto a quelli completi (-1,9%) e ha interessato quasi tutte le direttrici, con alcune eccezioni per le tratte interessate da fenomeni di congestione per l'interruzione di alcuni valichi alpini (Monte Bianco e San Gottardo), per aumenti nei costi dei pedaggi (Austria e Ger-

mania) e soprattutto per gli effetti del conflitto in Ucraina (Russia e paesi limitrofi).

## Trasporto ferroviario

Quanto al trasporto ferroviario (analizzato sia per l'intermodale che per il convenzionale), si riscontra un aumento dei costi me-



**Nel trasporto ferroviario intermodale e convenzionale, si riscontra un aumento dei costi medi all'import (+3,9%) e un lieve calo di quelli all'export (-1,3%), con una ampia variabilità a livello geografico**

di all'import (+3,9%) e un lieve calo di quelli all'export (-1,3%), con una ampia variabilità però a livello geografico. I noli sono infatti rincarati, soprattutto per i flussi in entrata, per le relazioni con l'Europa orientale, i Balcani e – in partico-

lare – la Russia e i Paesi Baltici, in relazione al proseguimento del conflitto in Ucraina; sono invece diminuiti, o hanno registrato una dinamica più debole, nelle tratte con i paesi dell'Europa occidentale. Analizzando le due differen-

ti tipologie di carico, i noli sono diminuiti nell'intermodale, soprattutto all'export, mentre sono aumentati nel convenzionale, alla luce di una ripartizione geografica di tale tipologia maggiormente orientata verso i Paesi dell'Europa centro-orientale.

### **Trasporto aereo**

I costi medi del trasporto aereo hanno registrato nel 2023 una riduzione marcata che li ha riportati su livelli prossimi a quelli pre-Covid.

Nel dettaglio, si rileva un calo del 29% medio sui costi all'import e di circa il 34% su quelli all'export. Tutte le aree geografiche sono state interessate dal calo nei noli, sia pure con intensità diversa a seconda degli andamenti della domanda di carico, che generalmente è stata comunque debole come testimoniato dalla riduzione di traffico registrata negli aeroporti italiani rispetto al 2022; i cali più significativi hanno riguardato i paesi asiatici e quelli americani.

In termini reali, al netto dell'infla-

## **Focus sui trasporti**

TRT Trasporti e Territorio ([www.trt.it](http://www.trt.it)) è una società di consulenza specializzata in economia, pianificazione e modellistica dei trasporti, che fornisce servizi e svolge attività di ricerca nei settori dell'analisi quantitativa, della pianificazione e della valutazione economica dei sistemi e delle politiche di trasporto e di uso del territorio. Fondata nel 1992, con sedi a Milano e Bruxelles, la società si è guadagnata una solida reputazione per le sue attività professionali e di ricerca e sviluppo a supporto dei decisori pubblici e privati e vanta numerose esperienze professionali nelle seguenti aree: progetti di ricerca, pianificazione e sviluppo di politiche dei trasporti, studi di fattibilità e valutazione dei progetti, analisi e previsione della domanda di trasporto, pianificazione e regolazione del trasporto pubblico, trasporto merci e logistica, energia e ambiente.

Da sempre attenta all'innovazione sia delle politiche che degli strumenti di analisi e di valutazione, TRT ha sviluppato una consolidata capacità di integrare servizi di consulenza e risultati della costante attività di ricerca sui temi quali le politiche di mobilità urbana sostenibile, la mobilità come servizio, le applicazioni di Information Technology, l'efficienza energetica dei sistemi di trasporto, la riduzione delle emissioni climalteranti, la mobilità di genere, ecc. Grazie alla partecipazione a numerosi programmi di ricerca finanziati dalla Commissione Europea e alla collaborazione con i più importanti istituti di ricerca, università e società di consulenza nazionali e internazionali, TRT mantiene una prospettiva sempre aggiornata e in grado di offrire soluzioni efficaci ai problemi più complessi affrontati da istituzioni pubbliche e operatori privati.

zione, i costi medi si attestano su livelli inferiori alla media storica degli ultimi vent'anni.

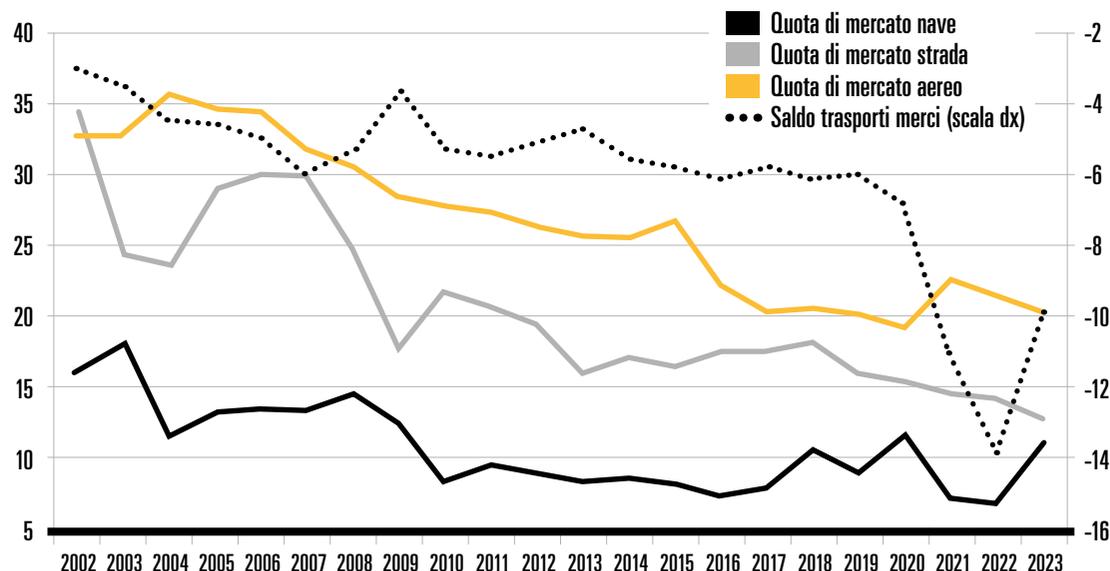
## Trasporto di gas in condotte

L'importazione di gas avviene per il 73% attraverso gasdotti internazionali, confermando il calo rispetto al 2022 e agli anni precedenti. Le importazioni via mare sono di conseguenza cresciute, attestandosi intorno al 27%, in rialzo di 7 punti percentuali sul 2022.

Rispetto agli anni precedenti, il 2023 ha confermato una riallocazione dei flussi in ingresso, in ragione delle azioni avviate in ambito nazionale ed europeo per la riduzione della dipendenza dal gas russo. Il punto di entrata di Maza-  
ra del Vallo, da cui giunge il gas algerino, rappresenta il principale accesso alla rete nazionale.

Si tratta di un rilevante cambio di passo rispetto al passato, quan-

Grafico 1 **Andamento delle quote di mercato dei vettori italiani e saldo della bilancia dei trasporti mercantili (elaborazioni Banca d'Italia)**



(valori percentuali per le quote di mercato, scala sinistra - miliardi di euro per il saldo dei trasporti mercantili, scala destra)

do il gas in entrata da Tarvisio rappresentava la quota maggioritaria delle importazioni nazionali (dal 40% del totale nel 2020 al 5% nel 2023).

## Quote di mercato e bilancia dei trasporti

L'indagine ha elaborato i dati relativi alla nazionalità dei vettori che effettuano i trasporti, elemento determinante per capire se i corrispettivi pagati si traducano in crediti o debiti per l'economia italiana. Le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani determinano per la bilancia dei trasporti mercantili un deficit strutturale che tra il 2002 e il 2019 si è generalmente collocato tra i 3 e i 6 miliardi di euro all'anno. A causa del forte rincaro dei noli registrato nel biennio 2021-22 il disavanzo era arrivato al picco negativo di 14 miliardi nel 2022, mentre nel 2023 si è ridotto a poco meno di 10 miliardi. Il miglioramento è principalmente legato al calo dei costi medi ed è stato quasi esclusivamente concentrato nel comparto navale, anche grazie all'aumento delle quote di mercato dei vettori nazionali in tale settore. ✕



Nel 2023, i costi medi del trasporto aereo hanno registrato una riduzione marcata che li ha riportati su livelli prossimi a quelli pre-Covid