



BANCA D'ITALIA
EUROSISTEMA

**INDAGINE CAMPIONARIA
SUI
TRASPORTI INTERNAZIONALI
DELL'ITALIA**

AGGIORNAMENTO 2009 - 2010

INDICE

1. INTRODUZIONE	2
2. TRASPORTO STRADALE.....	3
2.1 TRASPORTI A CARICO COMPLETO.....	3
2.2 TRASPORTI <i>GROUPAGE</i>	7
3. TRASPORTO FERROVIARIO	8
3.1 IL TRASPORTO FERROVIARIO COMBINATO E INTERMODALE	8
3.2 IL TRASPORTO FERROVIARIO CONVENZIONALE.....	10
4. TRASPORTO MARITTIMO	11
4.1 IL TRASPORTO MARITTIMO <i>CONTAINER</i>	11
4.2 IL TRASPORTO MARITTIMO <i>BULK</i>	16
4.2.1 <i>Le rinfuse solide</i>	16
4.2.2 <i>Le rinfuse liquide</i>	17
4.3 IL TRASPORTO MARITTIMO RO-RO.....	18
4.4 IL TRASPORTO MARITTIMO CONVENZIONALE (<i>GENERAL CARGO</i>).....	19
5. TRASPORTO AEREO	20
6. LE QUOTE DI MERCATO NEL SETTORE MARITTIMO.....	21
7. L'ATTIVITÀ ESTERO SU ESTERO DEGLI ARMATORI ITALIANI	25
8. LA MATRICE DEGLI SCAMBI CON L'ESTERO.....	29
9. LA BILANCIA DEI TRASPORTI DI MERCI DELL'ITALIA	31

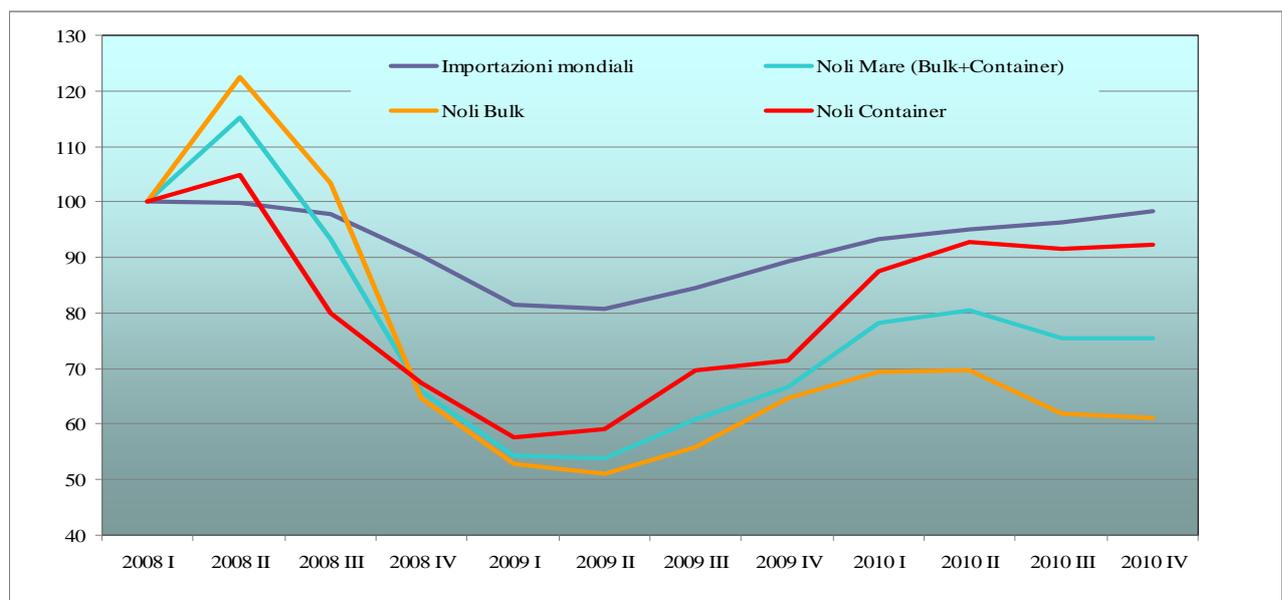
1. Introduzione

Questa nota sintetizza i risultati, riferiti al triennio 2008-2010, dell'indagine campionaria che la Banca d'Italia conduce annualmente sul trasporto internazionale di merci dell'Italia, con lo scopo principale di compilare la relativa voce della bilancia dei pagamenti¹.

L'oggetto dell'indagine è molteplice: essa è finalizzata, da un lato, alla rilevazione dei costi unitari del trasporto delle merci per importazioni ed esportazioni italiane distinti per modo di trasporto e modalità di carico e, dall'altro, alla stima della ripartizione dei servizi di trasporto tra quelli prestati da vettori residenti in Italia e quelli resi da vettori esteri. In questo documento si presentano i risultati ottenuti per la rilevazione principale, relativa ai costi unitari del trasporto, e si dà conto dell'evoluzione osservata in particolare nel biennio 2009-2010. Per quanto riguarda gli aspetti metodologici si rimanda alla pubblicazione dei risultati riferiti all'anno *benchmark* 2008, di cui questa nota costituisce allo stesso tempo integrazione e aggiornamento.

I risultati dell'indagine 2008-2010 evidenziano una forte discontinuità nel ciclo economico internazionale, che si è riflessa sul settore del trasporto in due forme: l'andamento della domanda di trasporto, che ha visto una fortissima contrazione tra il 2008 ed il 2009, e il corso dei prezzi petroliferi, che negli ultimi anni ha registrato andamenti fortemente oscillanti. Dal lato dell'offerta di trasporto, l'aumentata capacità di carico – frutto di investimenti effettuati sulla scia della precedente fase di espansione della domanda, soprattutto nel settore navale - ha determinato tra il 2008 ed il 2009 una pressione verso il basso delle tariffe per tutte le modalità di trasporto, spesso riconducendo i noli ai livelli registrati in anni precedenti. La ripresa del commercio mondiale ha determinato parziali recuperi anche nei noli; nel settore navale, in cui si erano registrate le variazioni dei noli più rilevanti, il recupero è stato di maggiore entità, confermando il forte legame tra andamento dei noli e dinamica del commercio internazionale (cfr. fig.1).

Fig.1 Confronto tra andamento dei noli marittimi da e per l'Italia e importazioni mondiali (numeri indici con base 100 = 1° trimestre 2008)

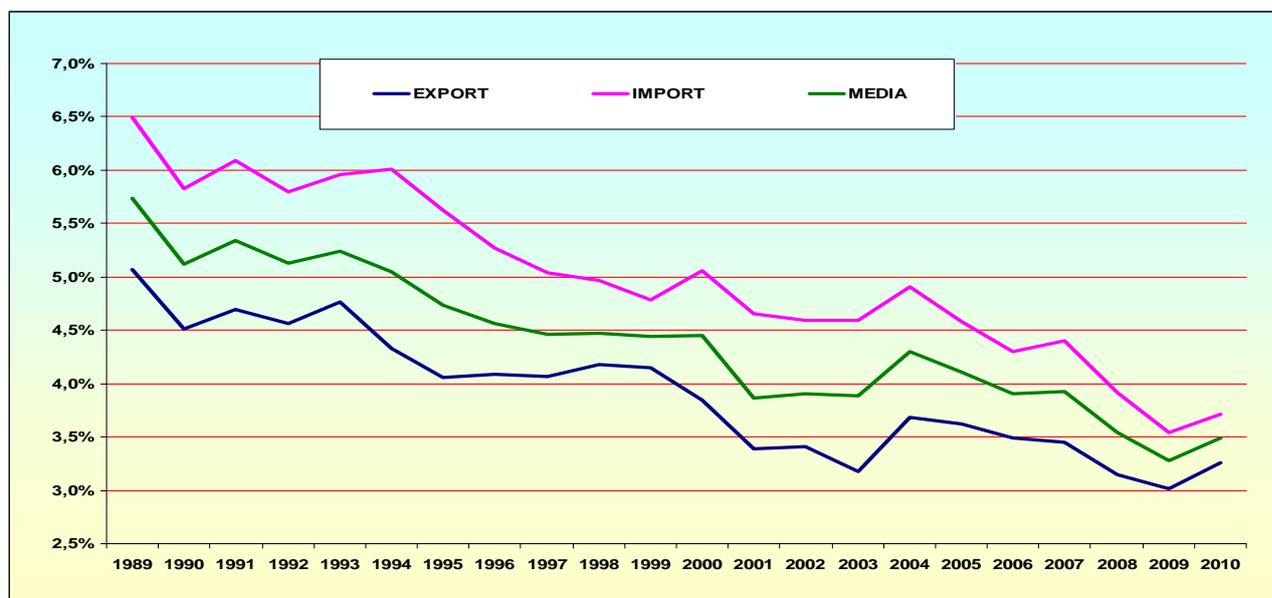


Fonte: elaborazioni su dati FMI, Istat e Indagine campionaria sui trasporti internazionali dell'Italia

¹ I dati sul trasporto di passeggeri derivano dall'indagine campionaria sul turismo internazionale realizzata, sempre dalla Banca d'Italia, su base mensile.

Come si osserva dalla figura 2, l'incidenza dei costi del trasporto sul valore delle merci importate ed esportate rimane su livelli storicamente molto bassi; tale incidenza, che era stata decrescente per tutti gli anni novanta - nel 1989 era in media stimata intorno al 5,7% e nel 2000 a circa il 4,4% - successivamente ha proseguito in un lento calo e nel 2010 è risultata pari a circa il 3,5%, in leggera risalita rispetto all'anno precedente.

Fig. 2 Incidenza dei costi del trasporto sul valore delle merci – 1989-2010



2. Trasporto stradale

Le rilevazioni riferite al trasporto stradale hanno riguardato separatamente sia le spedizioni a carico completo sia il *groupage*, ovvero spedizioni nelle quali si combinano diversi carichi in modo da minimizzarne il costo.

2.1 Trasporti a carico completo

Nella tabella 1 sono riportati in valore assoluto i costi unitari rilevati nel 2010 per trasporti a carico completo, ripartiti per paese o area geografica di origine/provenienza, e la relativa distanza media (calcolata sulla base del modello di trasporto europeo Trans-Tools²), che costituisce il principale fattore di determinazione del nolo stesso.

² Il modello di rete TRANS-TOOLS (<http://www.inro.tno.nl/transtools/index.html>) copre tutti i modi di trasporto e simula sia la mobilità passeggeri che la mobilità merci. È stato sviluppato nell'ambito del VI Programma Quadro di Ricerca della Direzione Generale Trasporti ed Energia della Commissione Europea ed è considerato dalla Commissione lo strumento di riferimento per le analisi a supporto della politica europea dei trasporti.

Tab. 1 Trasporto stradale carico completo: distanze e noli medi (2010)

Area geografica	Export		Import	
	Distanza media (km)	Nolo medio (€/veicolo)	Distanza media (km)	Nolo medio (€/veicolo)
Francia	803,8	1.209,9	780,1	1.192,8
Germania	794,1	1.202,9	751,9	1.172,5
Benelux	1.111,5	1.431,7	1.046,4	1.384,8
Regioni Alpine ¹	473,5	971,8	466,6	966,9
Penisola Iberica	1.506,5	2.105,7	1.502,5	1.584,5
Scandinavia	1.891,4	2.522,1	2.053,3	2.637,0
UK – Irlanda	1.589,2	2.891,5	1.691,1	1.893,5
Egeo (Grecia e Turchia)	1.797,0	2.549,9	1.928,3	1.744,5
Nuovi Stati Membri ²	843,6	1.259,8	822,7	805,1
Balcani	1.008,1	1.621,0	1.030,2	966,0
Baltici	1.990,8	2.812,1	1.999,3	1.804,9
Russia - Est Europa ³	2.563,5	5.050,4	2.234,6	2.095,3
Altri	3.009,9	5.929,7	3.104,3	2.910,8

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

Nella tabella seguente si riportano i noli medi espressi in euro per veicolo-km anziché in valore assoluto, per una migliore confrontabilità nell'ambito del triennio 2008-2010. Per alcune aree geografiche emerge per la medesima direttrice una significativa differenziazione tra noli all'esportazione e all'importazione: ciò è dovuto allo sbilanciamento dei flussi in entrata e in uscita, che, comportando l'elevata possibilità di viaggi di ritorno con carichi non completi (o addirittura vuoti), provoca un innalzamento delle tariffe sul flusso di maggior entità e un abbassamento sul flusso inverso. In dettaglio, per i principali paesi partner, Francia e Germania, si rileva una variabilità trascurabile, mentre la maggiore differenziazione tra le due quotazioni è riscontrabile sulle direttrici Russia-Est Europa e Balcani. Nella tabella si riporta, limitatamente al 2010, il costo medio di un viaggio andata-ritorno (*round trip*). Inoltre, si può osservare come nel 2010 sia proseguito, a un tasso decrescente, il calo delle tariffe per gli scambi con i paesi dell'Europa occidentale, mentre si è registrato un recupero dei noli sulle tratte dell'Est europeo.

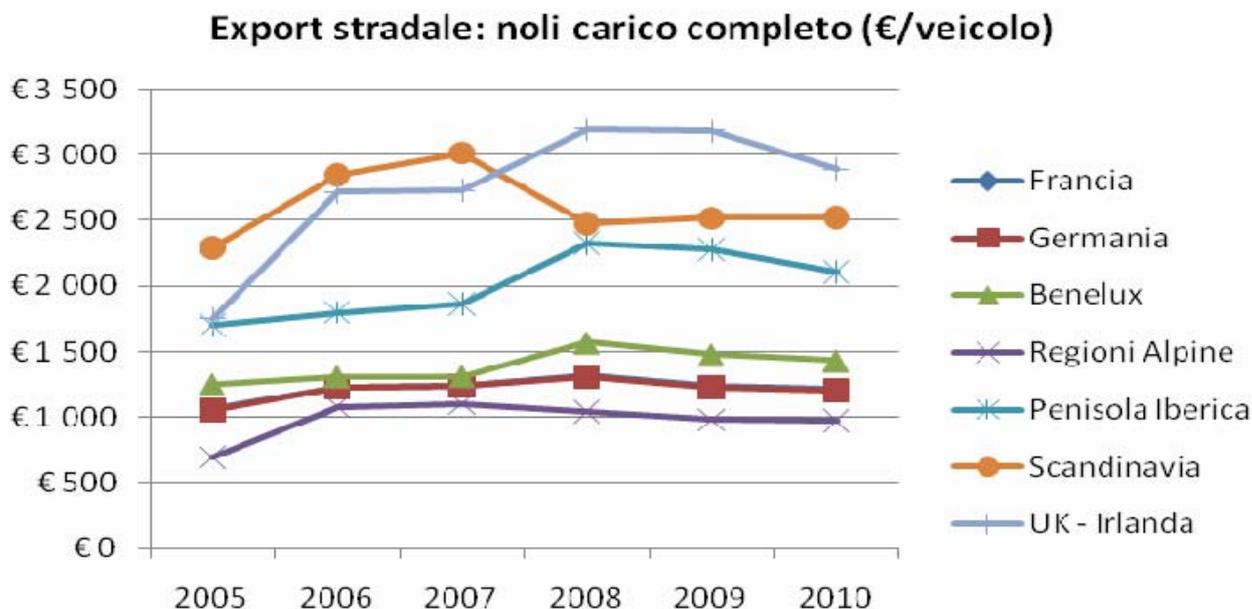
Tab. 2 Trasporto stradale carico completo: costo in €/veicolo-km e round trip (2010)

Area geografica	Costo (€/veicolo - km)						Round trip 2010 (€/veicolo - km)
	Export			Import			
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	
Francia	1,63	1,54	1,51	1,66	1,56	1,53	1,52
Germania	1,64	1,55	1,51	1,69	1,59	1,56	1,54
Benelux	1,41	1,33	1,29	1,45	1,36	1,32	1,31
Regioni Alpine ¹	2,20	2,07	2,05	2,22	2,09	2,07	2,06
Penisola Iberica	1,54	1,51	1,40	0,94	1,01	1,05	1,23
Scandinavia	1,31	1,33	1,33	1,29	1,32	1,28	1,31
UK – Irlanda	2,01	2,00	1,82	1,09	1,21	1,12	1,46
Egeo (Grecia e Turchia)	1,40	1,27	1,42	0,77	0,63	0,90	1,15
Nuovi Stati Membri ²	1,74	1,53	1,49	1,04	0,94	0,98	1,24
Balcani	1,82	1,49	1,61	0,84	0,70	0,94	1,27
Baltici	1,37	1,24	1,41	0,76	0,62	0,90	1,16
Russia - Est Europa ³	1,82	1,35	1,97	0,81	0,70	0,94	1,49

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

I grafici che seguono ne illustrano l'andamento a partire dal 2005 separando le aree geografiche in due macro aree omogenee: Europa centro occidentale ed Europa centro orientale.

Fig. 3 Trasporto stradale carico completo: andamento dei noli export (euro/veicolo): Europa centro-occidentale



Europa centro-orientale

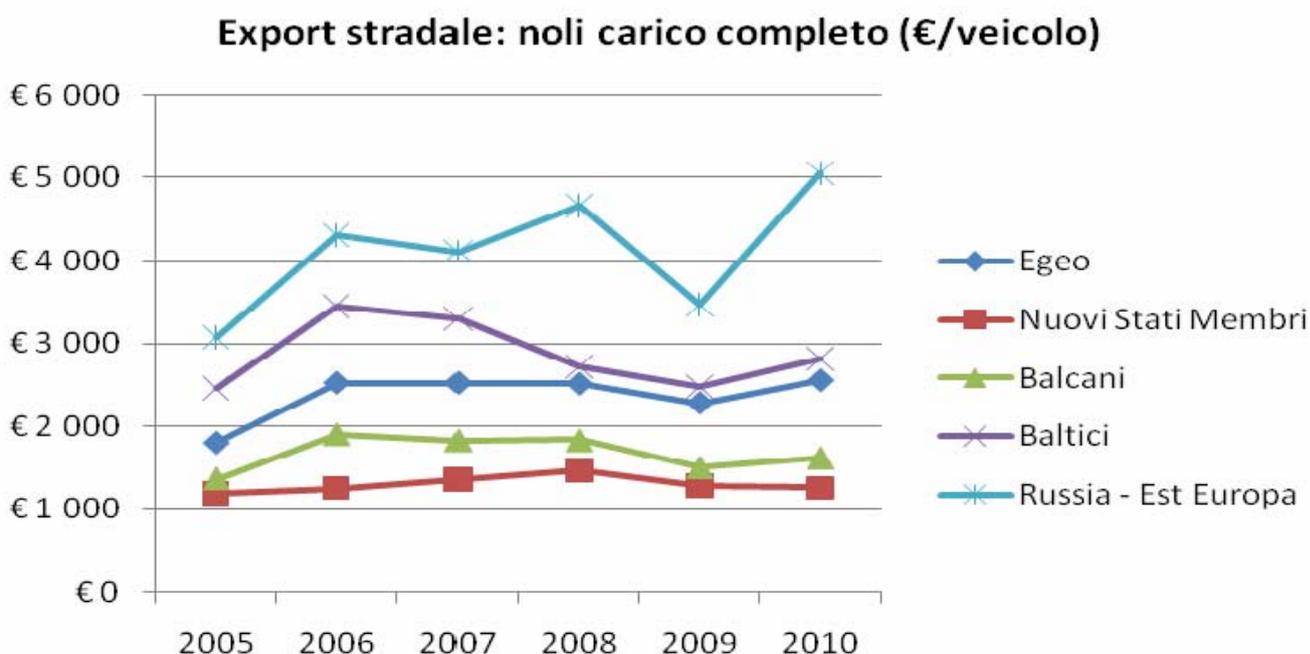
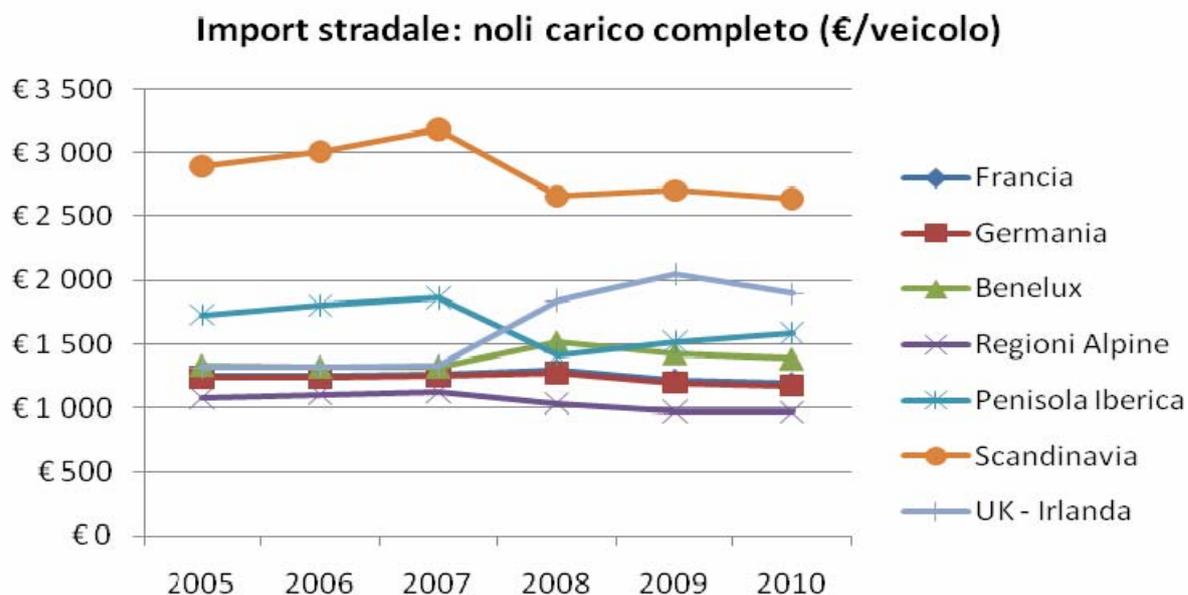
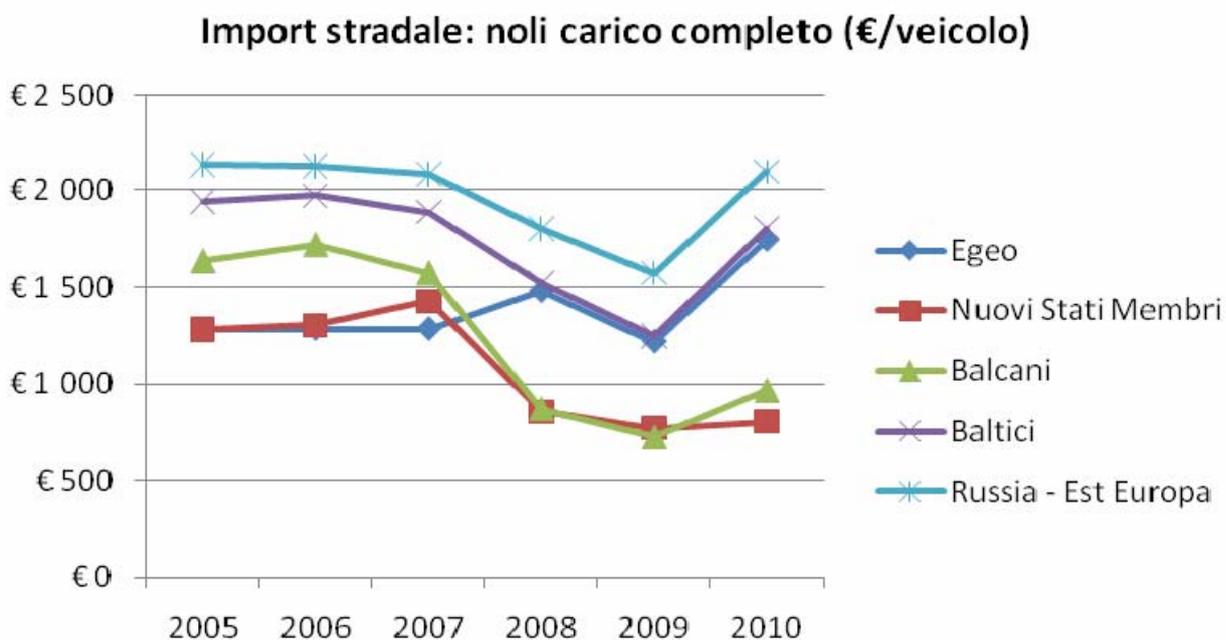


Fig. 4 Trasporto stradale carico completo: andamento dei noli import (euro/veicolo): Europa centro-occidentale



Europa centro-orientale



2.2 Trasporti *groupage*

La quota di trasporto *groupage*, stimata nel 32% del totale trasportato via strada, risulta nel triennio 2008-2010 più elevata rispetto al passato. Questo fenomeno, indice di una contrazione della dimensione delle spedizioni medie delle aziende, è da porre in connessione alla situazione di crisi economica generale che ha portato le aziende a limitare l'esposizione sull'immobilizzo di capitale rappresentato dalle scorte. Ciò avviene nonostante che il servizio *groupage* presenti tariffe più elevate rispetto al servizio completo, in quanto prevede normalmente l'utilizzo di altri mezzi per la raccolta e la distribuzione, il passaggio a magazzino e la composizione del carico, attività logistiche ausiliarie che presentano costi non trascurabili. Le spedizioni sono caratterizzate da quantità molto variabili, da 1 quintale fino a 5 tonnellate.

Tab. 3 Trasporto *groupage*: distanze e noli medi (2010)

Area geografica	Export		Import	
	Distanza media (km)	Nolo medio (€/t)	Distanza media (km)	Nolo medio (€/t)
Francia	803,8	157,5	780,1	157,0
Germania	794,1	157,3	751,9	156,5
Benelux	1.111,5	163,2	1.046,4	162,0
Regioni Alpine ¹	473,5	151,3	466,6	151,2
Penisola Iberica	1.506,5	200,8	1.502,5	200,6
Scandinavia	1.891,4	341,2	2.053,3	348,5
UK – Irlanda	1.589,2	257,3	1.691,1	269,7
Egeo (Grecia e Turchia)	1.797,0	290,2	1.928,3	298,9
Nuovi Stati Membri ²	843,6	202,6	822,7	200,3
Balcani	1.008,1	146,0	1.030,2	152,4
Baltici	1.990,8	331,4	1.999,3	332,4
Russia - Est Europa ³	2.563,5	592,1	2.234,6	497,7
Altri	3.009,9	720,0	3.104,3	747,1

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

Per quanto riguarda il confronto con gli anni precedenti il trasporto *groupage* ha registrato tariffe mediamente più stabili. Rispetto ai livelli riferiti all'anno *benchmark* 2008, nel 2010 si è verificato un lieve calo dei noli in entrambe le direzioni dei flussi nelle regioni Alpine, nella Francia, nel Benelux e nella Germania; invece, nella penisola Iberica, nella Scandinavia, nel Regno Unito e Irlanda, nell'area Egeo e nei paesi balcanici si è registrato un modesto aumento dei noli in entrambe le direzioni.

Le tabelle che seguono illustrano i risultati quantitativi ottenuti, con i noli espressi in centesimi di euro per tonnellata-km per una migliore confrontabilità. Trattandosi di trasporti maggiormente parcellizzati rispetto al trasporto a carico completo si registrano minori diversità nei noli tra import ed export (cfr. tab. 4).

Tab. 4 Trasporto stradale: tariffe carichi *groupage* 2008-2010 (cent. euro/t-km)

Area geografica	Export			Import		
	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)
Francia	20,08	19,17	19,59	20,61	19,48	20,13
Germania	20,30	19,29	19,81	21,31	19,90	20,81
Benelux	15,12	16,28	14,68	15,93	16,74	15,48
Regioni Alpine ¹	32,54	26,46	31,95	33,00	26,73	32,40
Penisola Iberica	11,25	12,03	13,33	11,27	12,05	13,35
Scandinavia	15,81	16,21	18,04	14,56	14,59	16,97
UK – Irlanda	15,15	13,07	16,19	14,91	12,46	15,95
Egeo (Grecia e Turchia)	15,13	15,04	16,15	14,29	14,06	15,50
Nuovi Stati Membri ²	23,38	23,38	24,02	23,68	23,68	24,35
Balcani	13,72	13,61	14,48	14,05	13,95	14,79
Baltici	16,40	16,40	16,65	16,38	16,38	16,63
Russia - Est Europa ³	22,98	23,00	23,10	22,09	22,11	22,27

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

3. Trasporto ferroviario

L'indagine relativa al trasporto ferroviario è stata sviluppata in funzione delle due differenti modalità che lo caratterizzano: il trasporto combinato (carichi unitizzati, ossia *container*, casse mobili e "autostrade viaggianti") e quello convenzionale (carichi non unitizzati su carri dedicati).

3.1 Il trasporto ferroviario combinato e intermodale

La tabella 5 riporta i noli ferroviari risultanti dall'indagine 2010 espressi in euro/cassa e le relative distanze medie (calcolate sulla base del modello di trasporto europeo Trans-Tools, v. nota 2), che costituiscono anche per questa modalità il principale fattore di determinazione del nolo.

I costi ausiliari più direttamente attinenti il trasporto ferroviario *container* sono i costi di *handling*, che variano in media da 2,8 euro/t per le regioni dell'Unione europea a 3,2 euro/t per l'Est Europa. Se si considerano tali costi e si aggiungono anche quelli relativi alla trazione stradale (dal luogo di spedizione alla stazione di partenza della ferrovia *container* e dalla stazione di arrivo al luogo di consegna), è possibile calcolare il nolo complessivo del trasporto ferroviario.

I noli medi ferroviari relativi al 2010, espressi nella successiva tabella 6 in centesimi di euro a tonnellata-km, confrontati con quelli rilevati nell'indagine *benchmark* 2008, evidenziano un andamento contrapposto a seconda dell'area di riferimento. I noli riferiti all'area UE confermano sostanzialmente i valori registrati nel 2009, e quindi in sensibile calo rispetto al *benchmark*. I noli riconducibili all'area Est Europa mostrano invece cenni di ripresa rispetto al 2008 e in misura maggiore in confronto al 2009; ciò avviene in connessione a un più accentuato recupero delle quantità trasportate, in un contesto peraltro meno concorrenziale.

Tab. 5 Trasporto ferroviario intermodale: distanze, noli puri e noli complessivi (2010)

Area geografica	Export		Import	
	Distanza media (km)	Nolo complessivo (€/cassa)	Distanza media (km)	Nolo complessivo (€/cassa)
Francia	950,1	1.231,4	895,8	1.205,8
Germania	887,3	1.201,8	977,5	1.244,4
Benelux	1.259,9	1.377,7	1.098,0	1.301,2
Regioni Alpine ¹	475,8	1.007,5	457,2	998,8
Penisola Iberica	1.540,6	1.510,2	1.153,6	1.327,5
Scandinavia	2.046,5	1.749,0	1.972,9	1.714,2
UK – Irlanda	1.579,7	1.528,6	1.635,6	1.555,0
Egeo (Grecia e Turchia)	2.073,0	1.761,5	2.435,7	1.932,7
Nuovi Stati Membri ²	1.096,5	1.618,8	993,8	1.519,4
Balcani	1.354,0	1.868,3	1.136,1	1.657,2
Baltici	2.074,2	2.566,0	2.346,2	2.829,5
Russia - Est Europa ³	2.514,4	2.992,5	2.347,5	2.830,8

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

Tab. 6 Trasporto ferroviario intermodale: noli medi complessivi 2008-2010 (cent. €/t-km)

Area geografica	Export			Import		
	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)
Francia	5,494	5,273	4,999	5,704	5,470	5,191
Germania	5,748	5,511	5,229	5,391	5,176	4,910
Benelux	4,627	4,445	4,215	5,018	4,818	4,572
Regioni Alpine ¹	9,016	8,617	8,176	9,296	8,902	8,421
Penisola Iberica	4,141	3,979	3,784	4,872	4,672	4,438
Scandinavia	3,601	3,469	3,298	3,665	3,528	3,350
UK – Irlanda	4,089	3,931	3,735	4,017	3,858	3,668
Egeo (Grecia e Turchia)	3,579	3,449	3,280	3,342	3,219	3,063
Nuovi Stati Membri ²	6,986	6,858	7,223	7,215	7,104	7,486
Balcani	6,551	6,411	6,758	6,901	6,778	7,138
Baltici	5,911	5,742	6,055	5,771	5,596	5,903
Russia - Est Europa ³	5,703	5,524	5,826	5,772	5,597	5,904

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

3.2 Il trasporto ferroviario convenzionale

La tabella seguente riporta i noli ferroviari risultanti dall'indagine 2010, espressi in € a carro e a tonnellata, nonché le relative distanze medie.

Tab. 7 Trasporto ferroviario convenzionale: noli medi 2010

Area geografica	Export			Import		
	Distanza media (km)	Nolo (€/carro)	Nolo (€/t)	Distanza media (km)	Nolo (€/carro)	Nolo (€/t)
Regioni Alpine ¹	474	885	27,7	516	942	29,5
Benelux	1.106	1.527	47,8	1.203	1.659	51,9
Francia	794	1.210	37,9	782	1.220	38,2
Germania	893	1.311	41,0	807	1.246	39,0
Penisola Iberica	1.201	1.623	50,8	1.528	1.998	62,6
Scandinavia	2.422	2.864	89,6	2.270	2.773	86,8
UK - Irlanda	1.703	2.133	66,8	1.617	2.092	65,5
Egeo	2.332	2.772	86,8	2.103	2.599	81,4
Balcani	1.330	1.561	58,2	1.051	1.331	49,7
Baltici	2.153	2.239	83,5	2.096	2.191	81,8
Nuovi Stati Membri ²	944	1.244	46,4	1.024	1.310	48,9
Russia - Est Europa ³	2.540	2.557	95,4	2.617	2.620	97,8
Altri	3.301	3.184	118,8	2.949	2.894	108,0

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

Le commissioni e le assicurazioni applicate sono pari in media rispettivamente al 5 per cento e all'1-2 per cento del valore del nolo complessivo. Il costo per la movimentazione della merce (*handling*) in termini medi è stato stimato pari all'8 per cento. I noli medi del trasporto ferroviario convenzionale rilevati per il 2010 mostrano, nei paesi dell'Europa centro-occidentale, una diminuzione, più o meno accentuata a seconda delle aree, rispetto a quelli del 2008 (unica eccezione le Regioni alpine e, all'import, Francia e Germania). Cali più significativi si evidenziano per le destinazioni più lontane (Egeo, Scandinavia e Regno Unito/Irlanda). Per i paesi dell'Europa centro-orientale i noli registrati nel 2010, sebbene inferiori ai dati 2009, mostrano lievi incrementi rispetto al livello dell'anno *benchmark*.

Tab. 8 Trasporto ferroviario convenzionale: noli medi 2008-2010 (cent. €/t-km)

Area geografica	Export			Import		
	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)	Nolo 2008 (cent. €/t-km)	Nolo 2009 (cent. €/t-km)	Nolo 2010 (cent. €/t-km)
Regioni Alpine ¹	5,274	6,413	5,844	5,174	6,167	5,721
Benelux	4,584	4,620	4,321	4,539	4,506	4,315
Francia	4,786	5,152	4,775	4,808	5,177	4,883
Germania	4,714	4,937	4,590	4,783	5,117	4,832
Penisola Iberica	4,538	4,514	4,231	4,437	4,248	4,098
Scandinavia	4,298	3,885	3,699	4,317	3,925	3,824
UK - Irlanda	4,398	4,146	3,922	4,422	4,193	4,050
Egeo	4,310	3,907	3,723	4,337	3,980	3,871
Balcani	4,150	4,671	4,377	4,491	5,092	4,731
Baltici	3,660	4,059	3,878	3,678	4,085	3,903
Nuovi Stati Membri ²	4,672	5,316	4,914	4,531	5,146	4,775
Russia - Est Europa ³	3,535	3,905	3,756	3,515	3,883	3,738
Altri	3,381	3,714	3,599	3,442	3,791	3,663

Note: ¹ Svizzera, Austria e Liechtenstein. ² Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. ³ Ucraina, Bielorussia e Moldavia.

4. Trasporto marittimo

Nella rilevazione 2008-2010 la classificazione del trasporto marittimo è stata ampliata, rispetto alle precedenti edizioni dell'indagine, introducendo una quinta tipologia costituita dalla modalità Ro-Ro, che si aggiunge al trasporto *bulk* (liquido e solido), *container* e *general cargo*³. Il settore del trasporto marittimo viene analizzato separatamente per tenere conto delle caratteristiche specifiche dei diversi segmenti di mercato. Data la maggiore variabilità, la rilevazione dei noli con riferimento al trasporto *container* e *bulk* avviene con frequenza trimestrale anziché annuale.

4.1 Il trasporto marittimo *container*

Si tratta di un trasporto di linea (*liner shipping*) caratterizzato da una elevata standardizzazione, la cui tariffa risulta composta da un nolo base più alcune addizionali codificate. Il nolo base è differenziato su base geografica e per tipologia del container (20, 40 e 40 piedi *high cube*); l'ulteriore differenziazione del container (*dry box*, *open top*, etc.) può costituire una addizionale sul nolo base. Le addizionali rappresentano fattori di aggiustamento del nolo base sia per le oscillazioni del costo del carburante (*Bunker Adjustment Factor*, BAF), differenziato per tipologia del container; sia per le oscillazioni dei tassi di cambio del dollaro USA (*Currency Adjustment Factor*, CAF), in quanto le tariffe sono generalmente fissate in tale valuta. Possono essere applicate altre addizionali al nolo base, legate ai rischi di guerra, alla congestione dei porti, al trasporto di merci pericolose, al transito dei canali di Suez e Panama, etc.

Nella tabella che segue sono illustrati i noli medi per ciascuna area geografica osservati nei 4 trimestri del 2010, espressi in \$/TEU (*container* di 20 piedi); essi includono le addizionali al nolo e le commissioni a favore dello spedizioniere. Non comprendono invece i THC (*Terminal Handling Charges*) e l'addizionale ISPS (*International Ship and Port Facility Security*), che sono contabilizzati a parte come costi ausiliari.

Tab. 9 Trasporto navale *container*: noli medi rilevati nei trimestri del 2010 (dollari/TEU)

Area geografica	Export				Import			
	I-10	II-10	III-10	IV-10	I-10	II-10	III-10	IV-10
Nord America	1.138	1.231	1.403	1.420	1.138	1.231	1.403	1.420
Giappone Corea	739	729	628	612	739	729	628	612
Sud Est Asiatico	516	529	523	493	516	529	523	493
Cina, Hong Kong, Taiwan	516	529	523	493	516	529	523	493
India e Medio Oriente	1.119	1.148	938	932	1.119	1.148	938	932
Mediterraneo	655	601	619	656	655	601	619	656
Resto dell'Africa	1.398	1.378	1.253	1.296	1.398	1.378	1.253	1.296
Centro-Sud America Pacifico	1.521	1.434	1.125	1.181	1.521	1.434	1.125	1.181
Sud America Atlantico	818	779	1.312	1.510	818	779	1.312	1.510
Oceania	1.525	1.550	1.525	1.525	1.525	1.550	1.525	1.525

3 Il trasporto marittimo *bulk* riguarda tipicamente la movimentazione di materie prime: quello liquido si riferisce al trasporto di petrolio e derivati e di prodotti chimici, mentre il *bulk* solido riguarda carbone e minerali e granaglie; per le altre tipologie mercantili, il trasporto *general cargo* è una modalità residuale rispetto al trasporto *container* in quanto riguarda la movimentazione di merce non facilmente unitizzabile e standardizzabile per contenuti e dimensioni e quindi caratterizzato da elevata variabilità tariffaria; il trasporto Ro-Ro (*Roll-on Roll-off*) fa riferimento al carico diretto su navi traghetto di mezzi su gomma che trasportano la merce (generalmente nell'ambito dei paesi mediterranei).

I THC rappresentano i costi portuali di sbarco/imbarco dei *container*, che costituiscono una quota significativa del costo totale di una spedizione. La tabella che segue riporta i THC medi stimati, rispettivamente sostenuti nei porti italiani e nei porti esteri.

Tab.10 Trasporto navale *container*: THC nei porti italiani (euro/TEU) ed esteri (euro/TEU)

Area geografica	Porti italiani (media €/TEU)	Porti esteri (media €/TEU)
Mediterraneo	188	207
Medio Oriente	147	90
Resto dell'Africa	136	109
USA e Canada	154	280
Centro Sud America Pacifico	156	84
Sud America Atlantico	167	84
Sub Continente Indiano	131	75
Sud Est Asiatico	132	81
Cina	134	94
Estremo Oriente e Giappone	134	120
Oceania	137	126

Oltre ai THC, l'altra quota di servizi ausiliari più facilmente scorponabile dal nolo è rappresentata dall'addizionale ISPS riguardante la sicurezza portuale e marittima: i valori medi rilevati variano tra 18 e 22 dollari USA. Gli importi sono sostanzialmente uniformi perché si tratta di diritti per i quali non viene fatta una differenziazione secondo la destinazione della merce.

I noli relativi al trasporto *container* vengono rilevati per singoli trimestri. La tabella che segue sintetizza i valori medi annui registrati, dai quali emergono per tutte le aree geografiche valori molto bassi nell'anno 2009 ed una ripresa non omogenea delle quotazioni nel corso del 2010.

Tab. 11 Trasporto navale *container*: noli medi annui 2008-2010 (dollari/TEU)

Area geografica	Export			Import		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Nord America	1.318	1.257	1.298	1.558	934	1.215
Giappone Corea	845	643	677	1.335	812	1.939
Sud Est Asiatico	692	380	515	1.319	958	1.760
Cina, Hong Kong, Taiwan	427	380	515	1.140	749	1.548
India – Medio Oriente	938	888	1.034	1.114	903	1.332
Mediterraneo	700	523	633	700	523	615
Resto dell'Africa	1.662	1.176	1.331	1.662	1.176	1.441
Centro-Sud America Pacifico	1.564	1.266	1.315	1.564	1.266	1.315
Sud America Atlantico	1.206	485	1.105	1.206	485	1.105
Oceania	1.430	1.138	1.531	1.430	1.138	1.531

I grafici seguenti evidenziano graficamente le oscillazioni osservate nel corso dei trimestri, a partire dal primo dell'anno *benchmark* 2008 posto uguale a 100. Per una migliore leggibilità e per coerenza geografica i grafici sono separati in tre macro aree, corrispondenti a tre mercati molto differenti: rotte atlantiche, rotte di breve/media distanza e rotte asiatiche, queste ultime comprendenti tutte le principali aree a forte crescita del mercato indiano e cinese.

Fig. 5 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) export rotte atlantiche

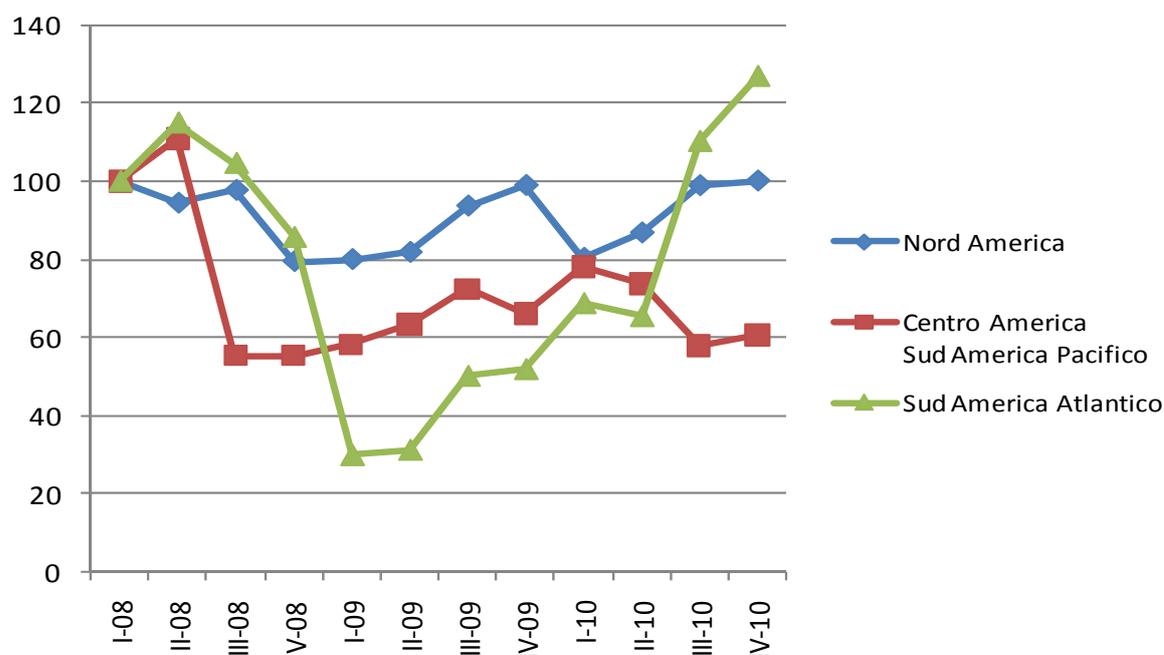


Fig. 6 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) export rotte breve/media distanza

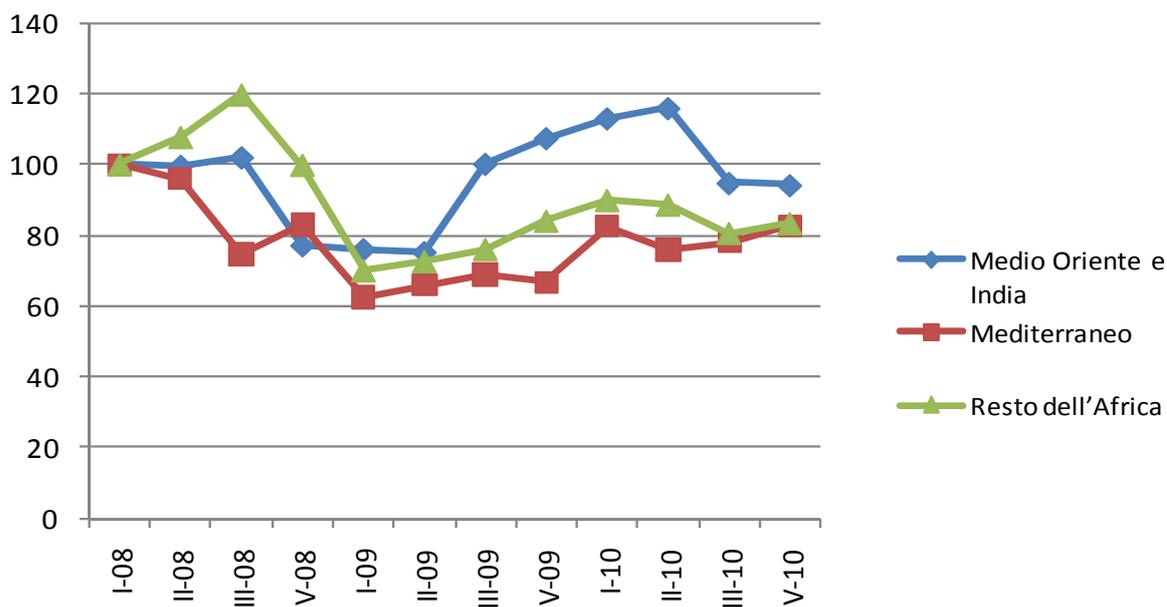


Fig. 7 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) export rotte asiatiche

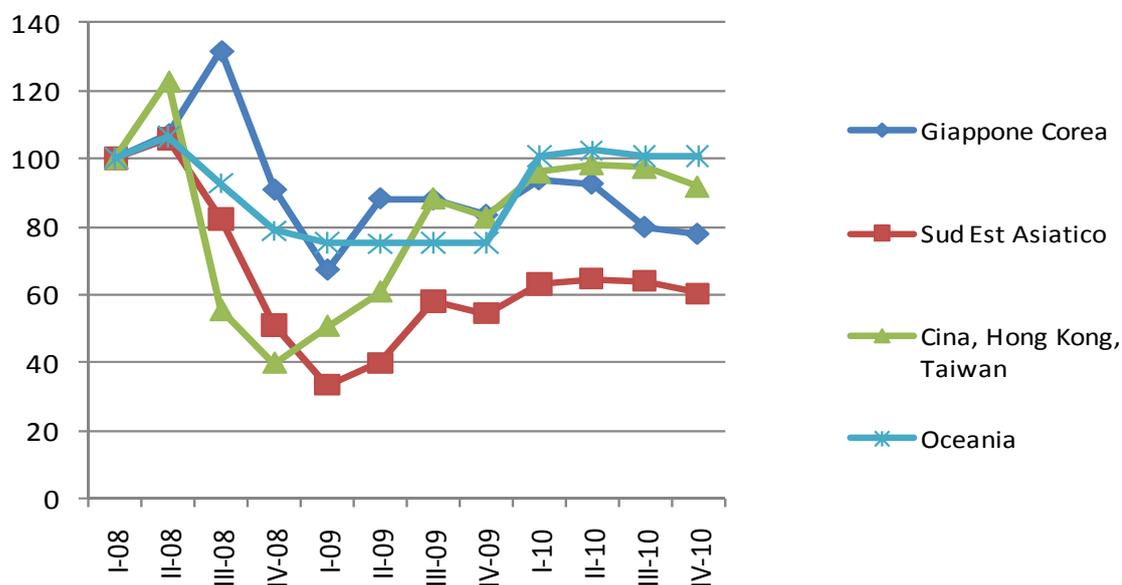


Fig. 8 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) import rotte atlantiche

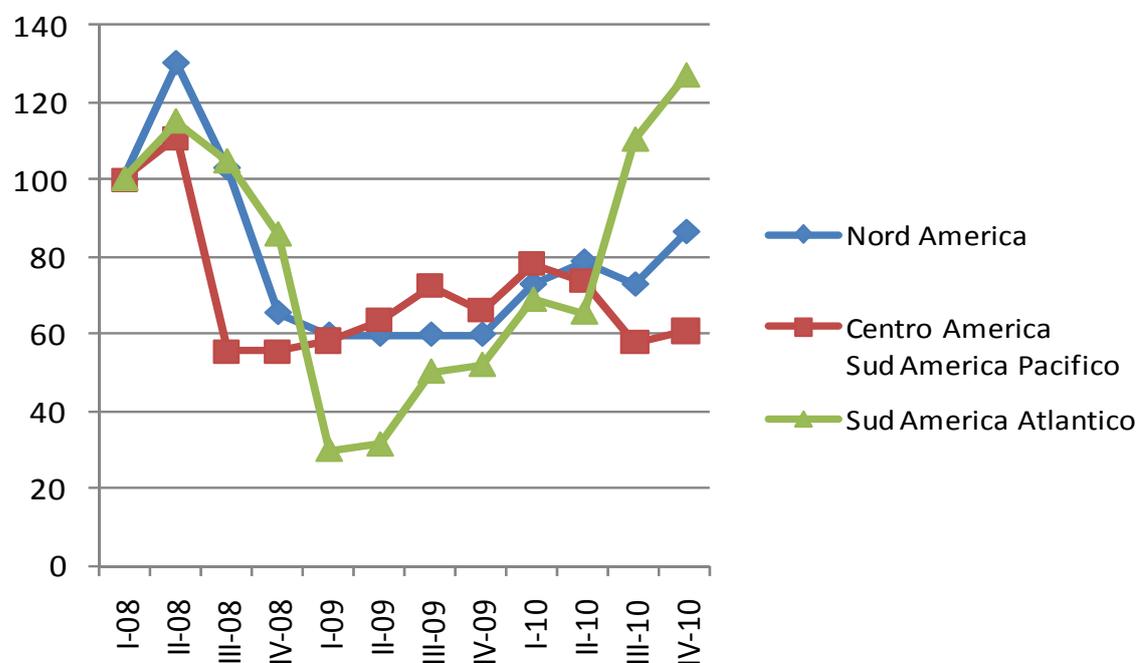


Fig. 9 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) import rotte breve/media distanza

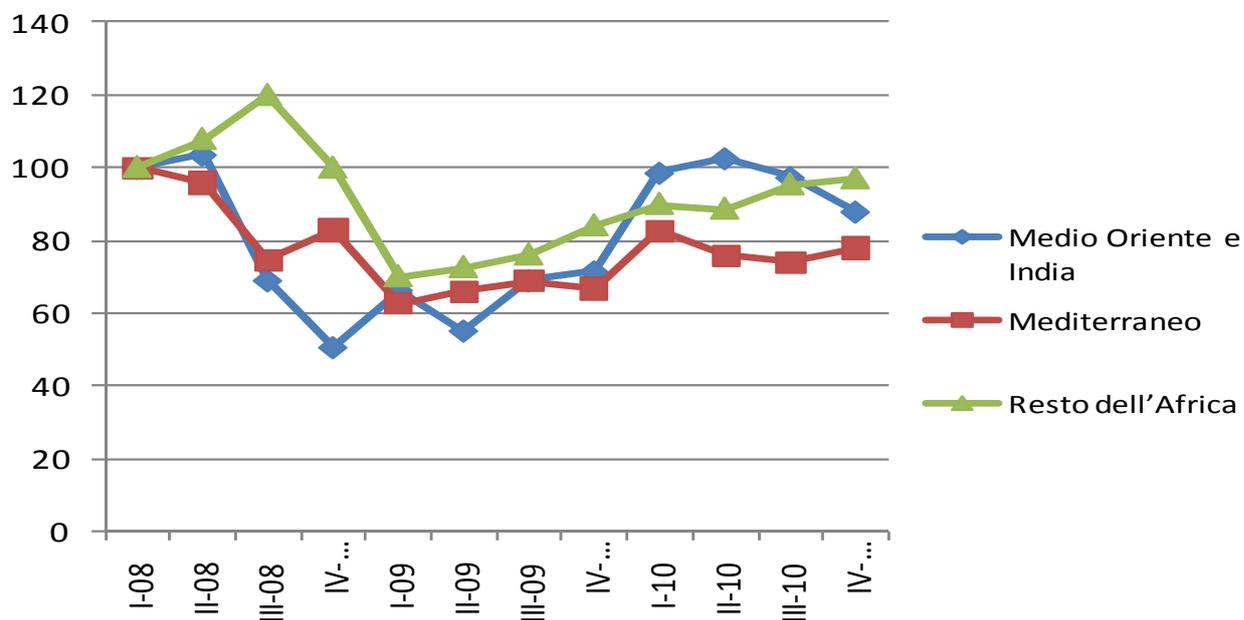
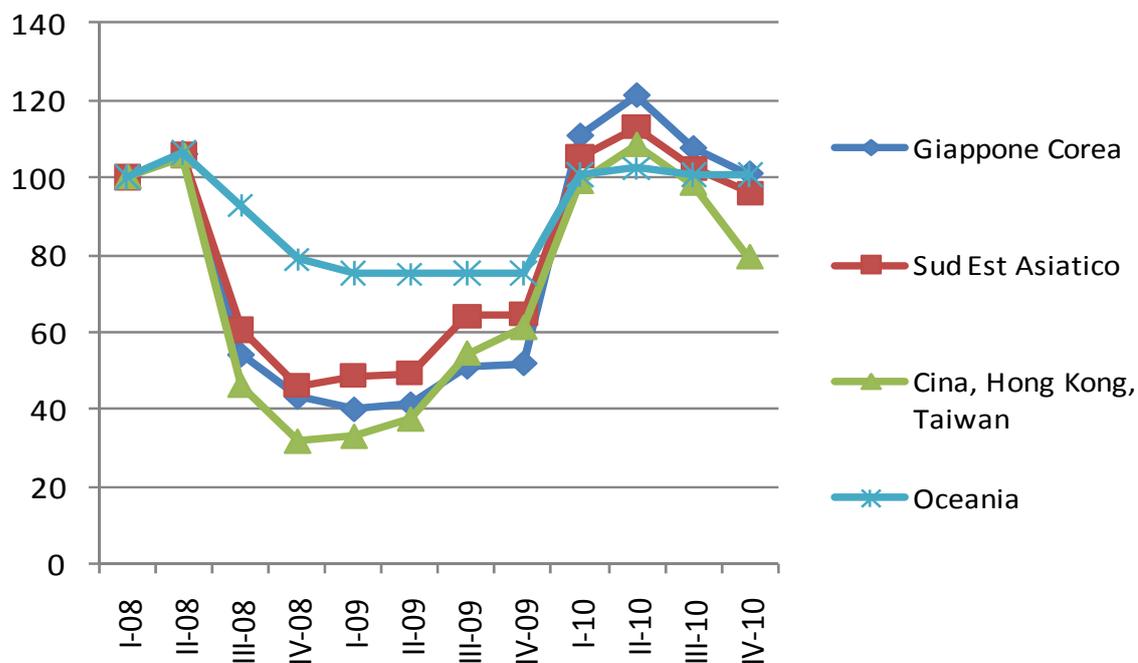


Fig. 10 Trasporto navale *container*: andamento noli (I-2008=100) import rotte asiatiche



4.2 Il trasporto marittimo *bulk*

Di seguito vengono commentati e descritti i risultati ottenuti per le quattro tipologie merceologiche maggiormente rilevanti per il comparto del trasporto marittimo *bulk*, suddivise a loro volta tra rinfuse solide e rinfuse liquide.

Si tratta di trasporti non di linea (*tramp shipping*) generalmente caratterizzati da carichi di dimensioni elevate (e da un numero ridotto di grandi caricatori), costituiti perlopiù da materie prime, per le rinfuse solide sia di origine fossile (carbone, bauxite, minerali di ferro, etc.), sia di natura alimentare (granaglie e affini) e per le rinfuse liquide suddivisibile nei due comparti di petrolio e derivati e di prodotti chimici liquidi. I noli sono frequentemente a tempo (*time charter*) più che a viaggio (contrattati su un mercato *spot*) e risultano dipendenti principalmente dalla dimensione della nave (più grande la nave, minore il nolo a tonnellata), dall'area geografica di provenienza, dal tempo di navigazione, dai tempi di carico/scarico e dal numero di porti di carico/scarico della merce.

Nella stima, basata principalmente su una funzione di regressione, ci si avvale anche di informazioni reperibili da pubblicazioni e siti internet specializzati, spesso sotto forma di numeri indici (ad es. il noto *Baltic Dry Index*). Le tariffe sono generalmente denominate in dollari USA. In questo comparto del trasporto marittimo, poiché per l'Italia riguarda sostanzialmente importazioni di materie prime, non assume rilievo la questione della differenziazione delle tariffe secondo la direzione dei flussi.

4.2.1 Le rinfuse solide

Trasporto di carbone e minerali

Nella tabella che segue sono mostrati i noli relativi ai trimestri dal 2008 al 2010; in questo segmento di trasporto la zona geografica di origine ha scarsa rilevanza nella determinazione del nolo. Rispetto agli anni precedenti nel 2010 si è registrata una minore volatilità delle quotazioni; nello scorcio dell'anno si è verificato inoltre un calo delle quotazioni, fenomeno che è peraltro proseguito nei primi mesi del 2011. Il 2008 è stato un anno record per il livello dell'indice mondiale dei noli (il noto *Baltic Dry Index*), che ha registrato il massimo nella prima parte dell'anno e un brusco calo nell'ultima, come conseguenza delle turbolenze di mercato derivanti dalla crisi economica generale. L'andamento successivo ha continuato a risentire della crisi e di fattori quali la maggiore offerta di trasporto, con quotazioni che si sono mantenute nettamente sotto i livelli massimi.

Tab. 12 Nave *bulk*: trasporto carbone, nolo 2008-2010 (dollari/ton)

Area geografica	I-08	II-08	III-08	IV-08	I-09	II-09	III-09	IV-09	I-10	II-10	III-10	IV-10
Tutto il mondo	44,18	55,33	41,82	17,19	12,8	18,0	19,9	23,0	23,9	26,9	21,0	19,6

Trasporto granaglie

Nel trasporto granaglie rientrano quelle tipologie merceologiche - costituite da grano, semi di soia, sfarinati, ecc. - per le quali le modalità di carico, scarico e trasporto sono assimilabili. L'andamento dei noli relativi al trasporto granaglie risulta fortemente correlato a quello di carbone e minerali. I valori assoluti sono generalmente più elevati sia perché in genere vengono utilizzati navigli di minori dimensioni sia in quanto si tratta di viaggi di durata maggiore, quindi con un più alto numero di soste per il carico e lo scarico della merce.

Tab. 13 Trasporto navale *bulk*: granaglie, nolo 2008-2010 (dollari/ton)

Area geografica	I-08	II-08	III-08	IV-08	I-09	II-09	III-09	IV-09	I-10	II-10	III-10	IV-10
Europa Mediterraneo	29,8	29,8	23,4	16,0	12,7	12,7	12,7	12,7	15,5	15,5	15,5	15,5
Nord e Sud America	101,0	101,0	61,9	30,5	40,6	40,6	55,1	55,1	50,3	50,3	52,0	52,0
Mar Nero e Mediterraneo Orientale	58,0	58,0	58,0	35,0	25,0	25,0	25,0	25,0	35,0	35,0	35,0	35,0
Totale (medio ponderato)	70,7	70,7	47,6	25,7	29,9	29,9	37,7	37,7	37,6	37,6	38,5	38,5

4.2.2 Le rinfuse liquide

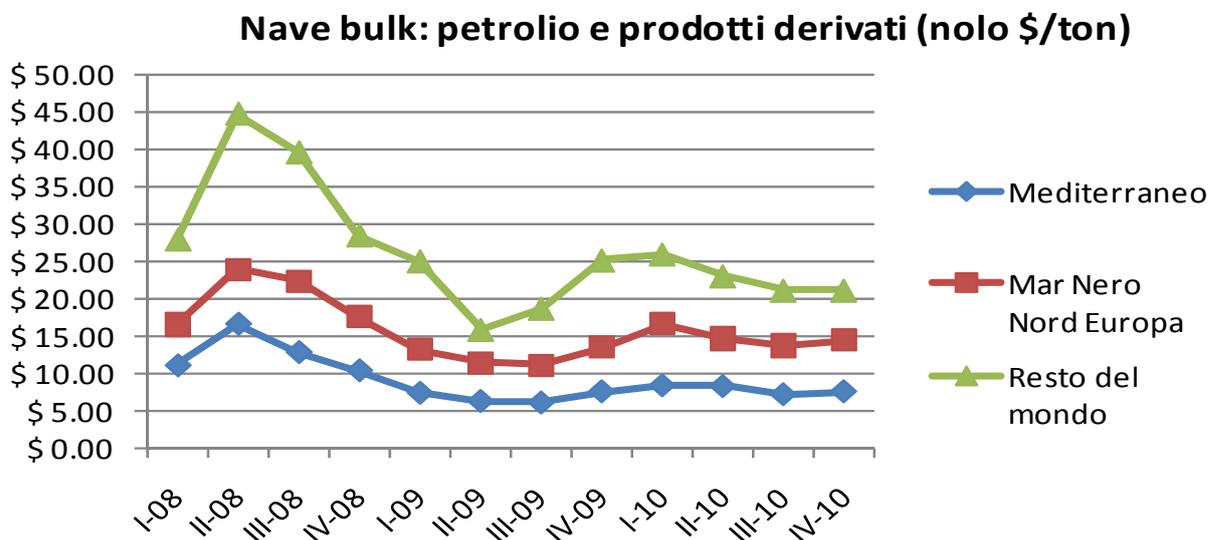
Trasporto di petrolio e derivati

L'anno 2010 ha rappresentato per il settore cisterniero un periodo caratterizzato da quotazioni medio-basse, seppure su livelli più alti rispetto ai valori minimi toccati nella seconda metà del 2009. I noli più bassi si sono registrati nel terzo trimestre, mentre nel quarto si sono verificati deboli segnali di ripresa delle quotazioni. Tabella e grafico che seguono sintetizzano i risultati ottenuti nel triennio di riferimento per le principali aree geografiche di provenienza.

Tab. 14 Nave *bulk*: petrolio e derivati, nolo 2008-2010 (dollari/ton)

Area geografica	I-08	II-08	III-08	IV-08	I-09	II-09	III-09	IV-09	I-10	II-10	III-10	IV-10
Mediterraneo	11,1	16,7	12,9	10,4	7,4	6,3	6,1	7,6	8,4	8,3	7,2	7,6
Mar Nero Nord Europa	16,6	23,9	22,3	17,5	13,2	11,4	11,1	13,5	16,6	14,7	13,7	14,4
Resto del mondo	27,9	44,6	39,5	28,4	25,0	15,9	18,7	25,1	25,9	23	21,1	21,1
Totale (medio ponderato)	17,3	26,5	22,9	17,4	13,9	10,4	11,0	14,0	15,6	14,2	12,9	13,3

Fig. 11 Trasporto navale *bulk*: petrolio e derivati, andamento noli 2008 – 2010



Trasporto prodotti chimici liquidi

Il trasporto di prodotti chimici liquidi è un tipo di trasporto *bulk* per il quale esiste una grande varietà di prodotti con differenti tipologie di navi utilizzate. Tuttavia l'andamento dei noli risulta più stabile rispetto a quanto osservato per altre tipologie di carico, per cui la rilevazione avviene con periodicità annuale. Nella tabella che segue sono presentati i risultati per le principali aree di provenienza; nel 2010 le tariffe appaiono ancora al di sotto di quelle medie registrate nel 2008.

Tab. 15 Trasporto navale *bulk*: prodotti chimici, nolo 2008-2010 (dollari/ton)

Area geografica	2008	2009	2010
Mediterraneo – Mar Nero	54,9	42,8	47,1
Nord Europa e Resto del mondo	83,5	68,6	82,2
Totale (medio ponderato)	68,2	54,4	62,9

4.3 Il trasporto marittimo Ro-Ro

Questa tipologia, che include le note “Autostrade del Mare”, prevede il trasporto dell'intero veicolo stradale (con o senza motrice) e presenta in parte caratteristiche simili alla nave *container*, in quanto si tratta di trasporti di linea, anche se limitati all'area mediterranea. La tariffa si compone di un nolo base, che dipende principalmente dall'area geografica di provenienza/destinazione e dalla tipologia del “rotabile caricato” (semirimorchi, autocarri, etc.), più alcune addizionali. Le principali sono relative alla variazione dei costi del carburante, all'eventuale alloggio degli autisti, all'eventuale movimentazione del veicolo se non accompagnato e a trasporti particolari (animali vivi o veicoli refrigerati). I noli rilevati sono espressi in euro per metro lineare (€/ml) e riferiti alle seguenti tipologie di rotabili:

- Semirimorchi non accompagnati (13,6 m).
- Autocarri con motrice isolata (12 m).
- Autoarticolati, trattore + semirimorchio (16,5 m).
- Autotreni, motrice + semirimorchio (18 m) e bisarche (18,75 m).

Nella tabella seguente sono illustrati i noli medi del triennio 2008-2010 in euro, sia per metro lineare sia per tonnellata, relativi a ciascuna area geografica rilevata.

Tab. 16 Trasporto navale *Ro-Ro*: noli medi rilevati (2008-2010)

Area geografica	Noli medi (import - export) 2008 - 2010					
	2008 (€/ml)	2009 (€/ml)	2010 (€/ml)	2008 (€/t)	2009 (€/t)	2010 (€/t)
Francia	21,4	16,1	13,6	18,5	12,5	10,5
Grecia	43,1	40,5	42,1	33,4	31,4	32,6
Nord Africa	104,5	144,4	152,7	99,9	111,9	116,3
Paesi Balcanici	30,0	23,3	24,8	23,3	18,0	19,2
Resto dell'Africa	283,1	409,0	401,6	219,3	316,9	311,2
Spagna	48,7	49,3	57,6	37,8	38,2	44,6
Tunisia - Malta	69,6	68,8	72,4	53,9	53,3	54,0
Turchia	89,3	72,9	72	69,2	56,5	55,8

4.4 Il trasporto marittimo convenzionale (*general cargo*)

Si tratta di una categoria residuale, in larga parte non di linea e caratterizzata dal trasporto di un insieme molto variegato di merci, con conseguente elevata variabilità tariffaria. Il nolo dipende essenzialmente non solo dall'area geografica di provenienza/destinazione, ma anche dalla tipologia mercantile; per alcune merci (ad esempio prodotti chimici, materiali da costruzione, legname, prodotti metallici) il nolo viene determinato a peso, mentre per altre (ad esempio impianti e macchinari) viene frequentemente fissato a volume o a pezzo. Anche i costi della movimentazione dei carichi (*handling*) risultano funzione delle suddette variabili. Le tariffe sono generalmente denominate in dollari statunitensi.

I noli rilevati nel triennio (espressi in dollari a tonnellata) e riportati in tabella si intendono *fios* (*free in/out*), ovvero noli puri al netto dei costi di imbarco e sbarco; sono caratterizzati da una forte differenziazione rispetto al tipo di merce e da una non elevata variabilità all'interno dei singoli segmenti di traffico, per cui la rilevazione avviene su base annuale.

Tab. 17 Trasporto navale *general cargo*: stima noli medi 2008 -2010 (dollari/ton)

Tipo di merce	Area geografica	Nolo medio 2008 (\$/t)	Nolo medio 2009 (\$/t)	Nolo medio 2010 (\$/t)
Prodotti chimici – Materiali da costruzione Tubi – Materiali metallici	Mediterraneo	23,7	20,3	23,3
	Nord Europa – Mar Nero	46,4	30,3	31,1
	Resto del Mondo	70,8	44,1	46,8
Impianti – Macchinari	Mediterraneo – Mar Nero - Medio Oriente	177,1	154,3	174,6
	Nord Europa e Resto del Mondo	368,2	314,2	347,9

Nel settore *general cargo* il costo di movimentazione assume una rilevanza maggiore rispetto ad altre tipologie di trasporto; la tabella che segue riporta i valori ottenuti per il 2010.

Tab. 18 Trasporto navale *general cargo*: costi medi di movimentazione della merce 2010 (dollari/ton)

Tipo di merce	Area geografica	<i>Handling Italia</i>	<i>Handling Estero</i>
Prodotti chimici – Materiali da costruzione Tubi – Materiali metallici	Mediterraneo – Nord Europa – Mar Nero	15	14
	Resto del Mondo	15	20
Impianti – Macchinari	Mediterraneo – Mar Nero - Medio Oriente	55	30
	Nord Europa e Resto del Mondo	55	56

5. Trasporto aereo

Si tratta di trasporti di linea - spesso si utilizzano le stive degli aerei passeggeri - marginali dal punto di vista dei volumi complessivi ma significativi in termini di valore; le merci sono generalmente di elevato valore ma poco “voluminose” e poco “pesanti”. La rilevazione dei noli avviene con periodicità semestrale.

La tariffa è strutturata nella formula nolo base più addizionali. Il primo risulta influenzato dal peso della merce spedita (maggiore la spedizione, minore il nolo unitario) e dall’area geografica di provenienza/destinazione. La principale addizionale è quella relativa alla variazione del prezzo del carburante (*fuel surcharge*), che costituisce frequentemente l’elemento più importante nella fissazione del nolo. Negli ultimi tempi ha assunto rilevanza l’addizionale sulla sicurezza (*security surcharge*), correlata alle procedure di controllo per le spedizioni. I servizi ausiliari - in questo caso *handling* ma anche tasse aeroportuali e operazioni doganali - poiché non sono determinati in funzione delle suddette variabili, presentano un’incidenza media che può oscillare tra il 15 e il 25 per cento del nolo complessivo. Le tariffe sono frequentemente denominate in dollari statunitensi, in misura minore in euro o in altre valute commerciabili; la determinazione dipende generalmente dalla residenza dell’esportatore.

Nel comparto del trasporto aereo nel 2010 si è registrato un incremento generalizzato dei noli rispetto a quelli rilevati nella seconda metà del 2009, che peraltro già mostravano un aumento rispetto alle rilevazioni effettuate a inizio anno. Il confronto con il 2008 evidenzia peraltro livelli ancora decisamente inferiori rispetto alle rilevazioni nell’anno “*benchmark*”. Le tabelle che seguono riportano i noli osservati nel corso dei tre anni per ciascun semestre considerato, rispettivamente all’export e all’import. Come accennato, il valore del nolo medio è stato nel corso degli anni largamente condizionato dai costi del carburante, la cui incidenza sul totale dei costi può anche superare in alcuni casi il 50%. La tabella seguente mostra i noli rilevati nel corso del triennio, validi sia all’import che all’export.

Tab. 19 Trasporto aereo: noli medi rilevati 2008-2010, export (euro/kg)

Area geografica	2008		2009		2010	
	I semestre (€kg)	II semestre (€kg)	I semestre (€kg)	II semestre (€kg)	I semestre (€kg)	II semestre (€kg)
Europa - Balcani - Scandinavia	2,11	1,53	1,15	1,09	1,38	1,38
Russia	3,37	2,93	2,34	2,29	2,10	2,10
Mediterraneo, Medio Oriente	2,06	1,66	1,25	1,34	1,43	1,50
Resto dell’Africa	2,47	2,20	1,87	1,93	1,89	2,16
India	1,75	1,32	0,99	1,13	1,20	1,34
Sud Est Asia	1,99	1,35	0,99	1,13	1,20	1,34
Cina	1,67	1,19	0,87	0,96	1,05	1,32
Giappone - Corea	2,31	1,78	1,48	1,56	1,74	1,83
Oceania	3,18	2,97	2,37	2,48	2,48	2,59
Stati Uniti - Canada	2,32	1,82	1,34	1,44	1,43	1,50
America Centrale e del Sud	3,01	2,60	2,29	2,56	2,59	2,68

6. Le quote di mercato nel settore marittimo

L'estrazione del campione avviene rilevando presso un numero significativo di porti italiani la lista delle navi/movimenti a carattere internazionale registrati in un determinato periodo di tempo. Il numero di scali campionati è stato pari a 13 nel 2008, 11 nel 2009 e 12 nel 2010. La tabella seguente mostra il numero di navi censite e i movimenti complessivi per il triennio 2008-2010 per singolo porto campionato.

Tab. 20 Dimensioni e composizione del campione (2008-2010)

Porto	2008		2009		2010	
	Movimenti navi in campione	Numero navi in campione	Movimenti navi in campione	Numero navi in campione	Movimenti navi in campione	Numero navi in campione
Genova	2.194	1.079	1.959	854	158	741
Ravenna	2.092	991	n.d.	n.d.	1.871	768
Livorno	1.439	783	2.466	603	3.483	668
Taranto	1.267	578	1.267	578	1.182	390
Gioia Tauro	1.195	430	1.004	244	904	254
Savona	990	367	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
La Spezia	773	418	689	313	727	324
Salerno	678	270	650	203	915	222
Monfalcone	392	242	275	145	206	122
Trieste	361	176	361	176	102	358
Piombino	287	198	188	134	216	152
Milazzo	236	132	115	97	203	103
Cagliari-Sarroch	224	156	286	161	315	192
Totale navi	12.128	5.820	9.260	3.508	10.282	4.294

Per ciascun porto e per ogni tipologia di naviglio, è stato quindi possibile stimare la ripartizione delle quote di mercato secondo la residenza dell'armatore. La quota di mercato assoluta è ottenuta ponderando le stime dei singoli porti con le quantità di merci sbarcate/caricate. I dati utilizzati per determinare i pesi dei porti sono ricavati dal database dell'Eurostat (dati di fonte Istat).

Le quote di mercato dei vettori navali italiani ed esteri sono state stimate sulla base della residenza della società *ship operator*, che rappresenta l'armatore dal punto di vista dell'esercizio commerciale della nave stessa, come risulta dal database Sea-Web del *Lloyd's Register - Fairplay*.

Nella tabella seguente, che riassume la quota di mercato degli operatori italiani per porto e per tipologia di carico, è possibile confrontare i valori ottenuti nel 2010 con i totali degli anni precedenti. Si osserva che i dati 2010 sono più bassi che nel 2009 per tutte le tipologie di traffico, fatta eccezione per i trasporti Ro-Ro. Questa riduzione delle quote di mercato dei vettori italiani, in alcuni casi, come per il *container*, determinata dall'acquisizione da parte di società estere di parte della flotta italiana, è stata parzialmente compensata da un aumento dei traffici estero su estero (si veda il successivo par. 7). I grafici seguenti rappresentano i dati relativi alle quote detenute dai maggiori operatori delle diverse nazionalità per il triennio 2008-2010.

Tab. 21 Quote di mercato degli operatori italiani per porto e tipologia di carico

Porto	Sigla	Container (dati in %)	General cargo (dati in %)	Rinfuse liquide (dati in %)	Rinfuse solide (dati in %)	Ro-Ro (dati in %)
Genova	GE	1,8	4,7	10,1	13,8	39,4
Gioia Tauro	GT	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Livorno	LI	0,2	3,8	46,4	24,1	55,1
Monfalcone	MF	0,0	0,7	0,0	6,8	91,7
Milazzo	MI	0,0	0,0	9,1	100,0	0,0
Piombino	PI	0,0	8,2	0,0	4,6	0,0
Salerno	SL	5,4	1,9	0,0	0,0	76,5
La Spezia	SP	3,1	23,0	69,5	3,3	7,7
Taranto	TA	1,4	18,4	37,8	13,3	0,0
Trieste	TS	0,2	8,7	5,8	1,0	0,4
Cagliari-Sarroch	SA	0,0	0,0	34,2	0,0	0,0
Ravenna	RA	5,2	13,7	34,0	2,4	86,1
Totale 2010		1,6	10,0	18,9	8,8	32,2
Totale 2009		5,5	16,7	21,2	12,2	23,8
Totale 2008		10,6	18,6	18,2	12,1	25,0
Totale 2007		7,9	17,8	21,5	13,6	non rilevato
Totale 2006		9,3	16,7	19,6	15,5	non rilevato
Totale 2005		8,9	17,7	20,8	8,6	non rilevato
Totale 2004		5,7	14,6	19,4	12,9	non rilevato
Totale 2003		11,9	24,4	27,7	10,3	non rilevato
Totale 2002		16,0	16,0	23,3	8,0	non rilevato

Fig. 12 Quote di mercato secondo la nazionalità dell'operatore per il trasporto *Container* (valori in %)

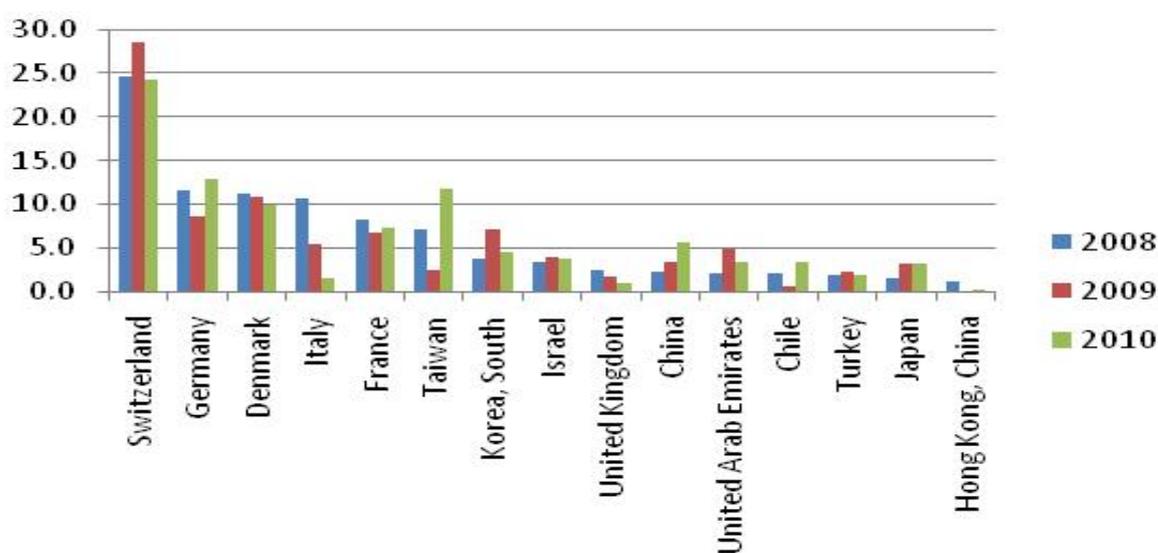


Fig. 13 Quote di mercato secondo la nazionalità dell'operatore per il trasporto *General cargo* (valori in percentuale)

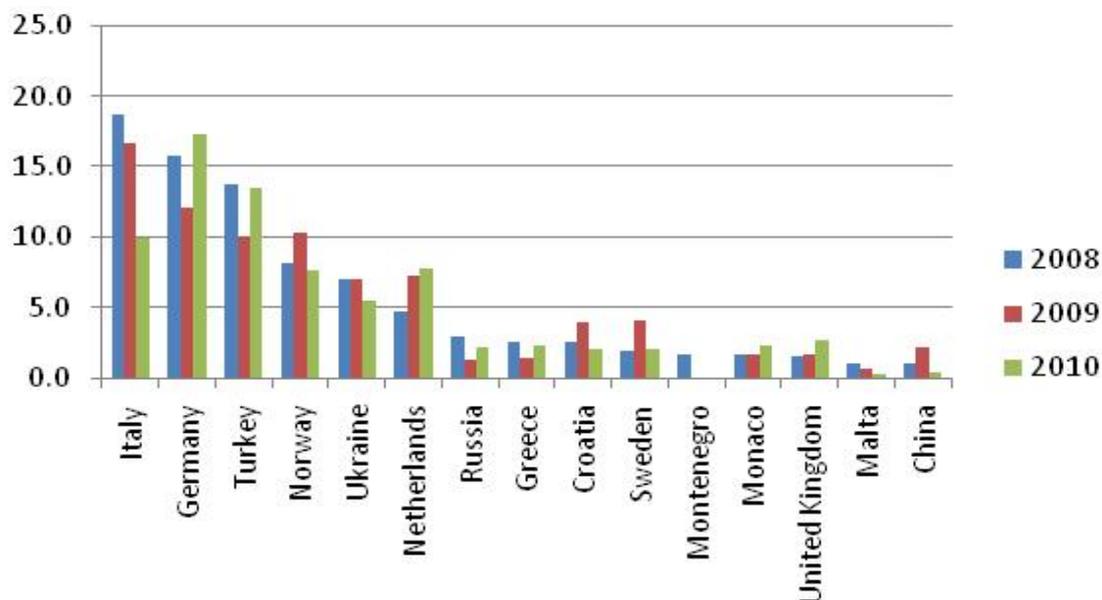


Fig. 14 Quote di mercato secondo la nazionalità dell'operatore per il trasporto *Rinfuse liquide* (valori in percentuale)

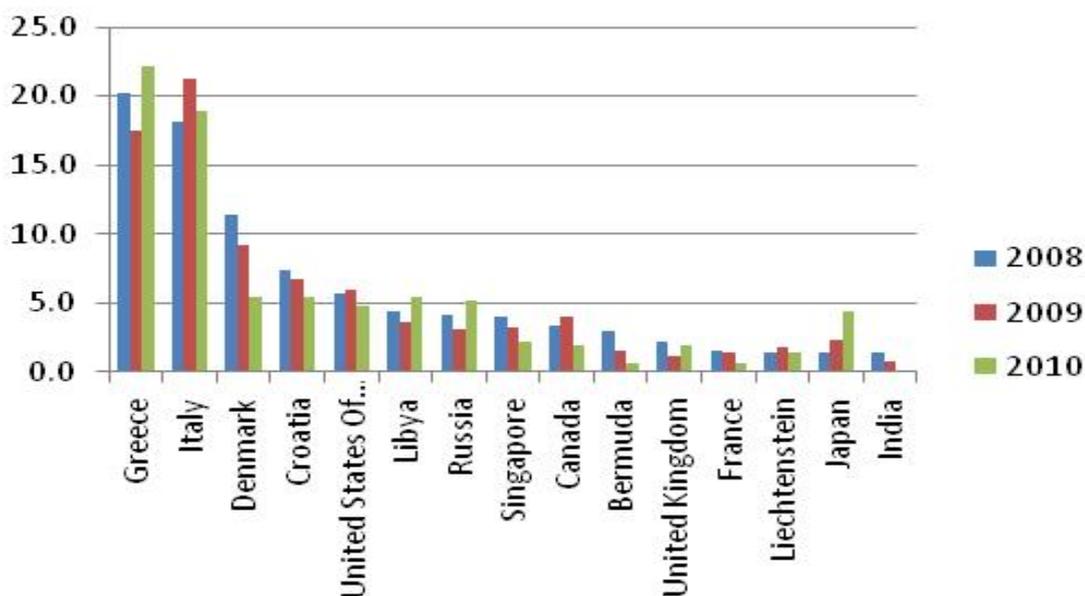


Fig. 15 Quote di mercato secondo la nazionalità dell'operatore per il trasporto *Rinfuse solide* (valori in percentuale)

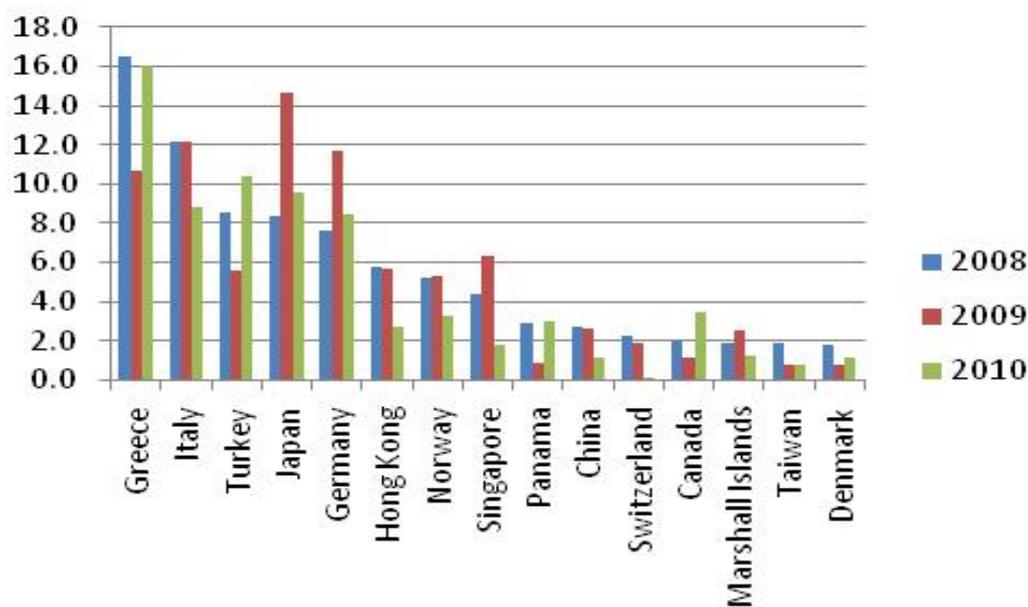
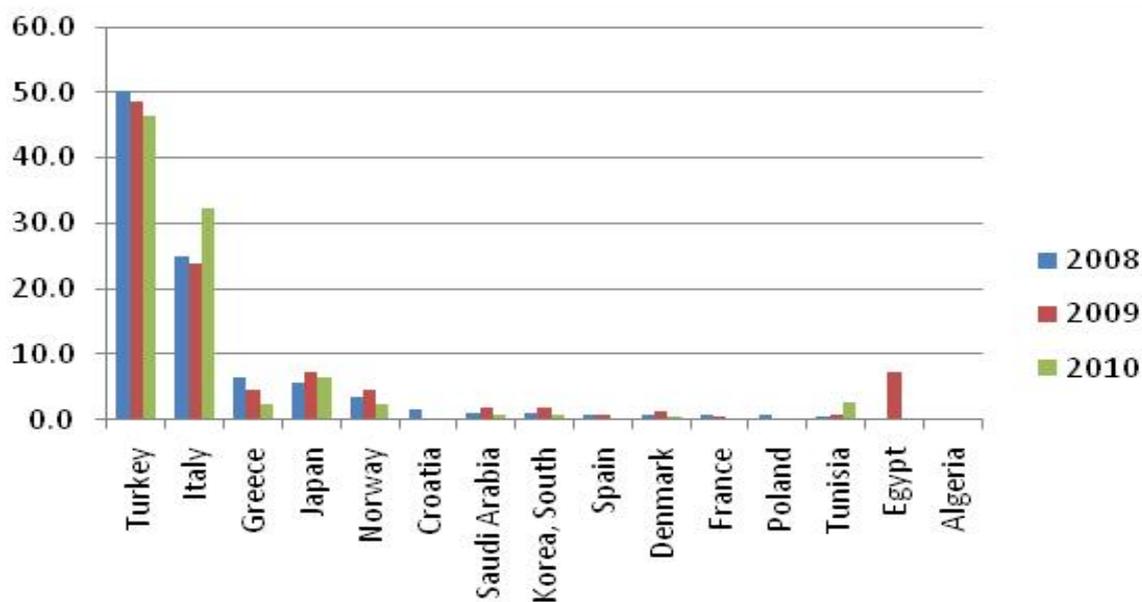


Fig. 16 Quote di mercato secondo la nazionalità dell'operatore per il trasporto *Ro-Ro* (valori in percentuale)



7. L'attività estero su estero degli armatori italiani

La stima dell'attività "estero su estero" della flotta italiana è data dall'ammontare di merce trasportata esclusivamente all'estero e la relativa parte di fatturato prodotto. La metodologia ha consentito di distinguere le quote attribuibili agli scambi import-export, al trasporto di cabotaggio e all'attività "estero su estero".

Le tabelle e i grafici seguenti, che riassumono i diversi passaggi e quantificano il fatturato complessivo per tipologia di nave, si riferiscono alla flotta controllata dagli *ship operator* residenti in Italia.

Il numero di navi considerate secondo la tipologia di nave è riportato, per i singoli anni, nella tabella che segue. Oltre al numero di navi è importante considerare i dati relativi alla capacità di trasporto della flotta, misurabile attraverso il dwt (*dead weight tonnage*, un indicatore della capacità di carico della nave). Rispetto al 2009 si evidenzia nel 2010 un aumento nel tonnellaggio totale delle navi a controllo italiano, per effetto da un lato dell'aumento del numero di navi e dall'altro della dimensione media delle navi (circa il 4%).

Tab. 22 Attività della flotta: settore rinfuse secche

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	Numero	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	Numero	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	Numero	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-10.000	11	74.068	3.147.890	8	57.928	2.461.940	10	74.214	3.154.095
10.000-20.000	3	49.433	1.260.542	3	47.998	1.223.949	3	47.998	1.223.949
20.000-30.000	8	222.328	3.779.576	2	50.641	860.897	3	79.151	1.345.567
30.000-50.000	13	508.595	5.187.669	7	269.843	3.440.498	10	373.445	4.761.424
50.000-70.000	7	425.233	3.614.481	4	249.995	2.124.958	3	179.996	1.529.966
70.000-100.000	39	2.947.637	20.043.932	48	3.765.844	25.607.739	65	5.254.569	35.731.069
oltre 100.000	7	1.105.353	7.516.400	8	1.139.360	7.747.648	10	1.480.774	10.069.263
Totale	88	5.332.647	44.550.490	80	5.581.609	43.467.629	104	7.490.147	57.815.333

Tab. 23 Attività della flotta: settore rinfuse liquide petrolifere

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-1.000	15	9.633	866.970	12	8.948	850.060	12	8.948	850.060
1.000-5.000	32	73.014	6.571.260	37	88.619	8.418.805	36	90.303	8.578.785
5.000-10.000	23	164.829	7.417.305	30	219.140	10.409.150	33	241.257	11.459.708
10.000-20.000	18	268.179	8.447.639	26	391.144	13.005.538	26	389.500	12.950.875
20.000-30.000	12	297.920	6.703.200	13	323.435	7.681.581	12	293.437	6.969.129
30.000-50.000	44	1.711.327	18.482.332	43	1.723.080	19.643.112	38	1.524.273	17.376.712
50.000-70.000	18	928.331	10.025.975	25	1.288.024	14.683.474	26	1.339.190	15.266.766
70.000-100.000	4	328.926	2.960.334	7	591.924	5.623.278	6	519.578	4.935.991
oltre 100.000	19	2.264.234	16.302.485	34	3.983.429	30.274.060	42	4.878.605	37.077.398
Totale	185	6.046.393	77.777.500	227	8.617.743	110.589.058	231	9.285.091	115.465.424

Tab. 24 Attività della flotta: settore rinfuse liquide chimiche e gas

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-5.000	27	105.282	1.684.512	28	109.568	1.753.088	24	95.837	1.533.392
5.000-10.000	11	81.506	978.072	11	81.506	978.072	7	54.285	651.420
10.000-20.000	10	126.725	1.520.700	7	92.979	1.115.748	3	50.540	606.480
20.000-30.000	4	99.854	958.598	4	99.854	958.598	2	53.147	510.211
30.000-50.000	4	148374	1.424.390	4	148.374	1.424.390	4	148.374	1.424.390
Totale	56	561.741	6.566.272	54	532.281	6.229.896	40	402.183	4.725.893

Tab. 25 Attività della flotta: settore *general cargo*

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-1.000	15	7.239	289.560	11	6.376	255.040	9	5.230	209.200
1.000-5.000	58	186.706	7.468.240	58	183.141	7.325.640	45	142.159	5.686.360
5.000-10.000	47	346.246	6.924.920	40	306.054	6.121.080	38	289.218	5.784.360
10.000-20.000	14	210.250	2.102.500	9	136.566	1.365.660	12	172.564	1.725.640
20.000-30.000	4	95.958	959.580	2	48.355	483.550	3	69.086	690.860
30.000-50.000	14	513.129	5.131.290	4	159.318	1.593.180	6	214.815	2.148.150
Totale	152	1.359.528	22.876.090	124	839.810	17.144.150	113	893.072	16.244.570

Tab. 26 Attività della flotta: settore Ro-Ro

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-5.000	10	35.669	713.380	10	35.669	713.380	6	21.235	424.700
5.000-10.000	9	73.637	1.472.740	9	73.637	1.472.740	8	66.528	1.330.560
10.000-20.000	27	373.427	7.468.540	27	373.427	7.468.540	28	384.012	7.680.240
20.000-30.000	21	545.116	5.451.160	21	545.116	5.451.160	27	699.447	13.988.940
30.000-50.000	1	31.254	312.540	1	31.254	312.540			-
Totale	68	1.059.103	15.418.360	68	1.059.103	15.418.360	69	1.171.222	23.424.440

Tab. 27 Attività della flotta: settore traghetti

Classe nave (dwt)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
0-1.000	76	35.718	357.180	76	35.718	357.180	49	30.298	302.980
1.000-5.000	55	121.897	1.218.970	55	121.897	1.218.970	52	116.598	1.165.980
5.000-10.000	36	257.197	2.571.970	36	257.197	2.571.970	43	309.921	3.099.210
10.000-20.000	5	70.107	701.070	5	70.107	701.070	5	70.107	350.535
20.000-30.000	1	25.450	254.500	1	25.450	254.500	1	25.450	127.250
Totale	173	510.369	5.103.690	173	510.369	5.103.690	150	552.374	5.045.955

Tab. 28 Attività della flotta: settore portacontainer

Classe nave (TEU)	2008			2009			2010		
	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)	N°	Capacità totale (dwt)	Trasporto/anno (ton)
<499	2	771	26.985	3	1.063	37.205	3	1.172	41.020
500-999	7	5.168	180.880	6	4.210	147.350	9	6.717	235.095
1.000-1.999	25	37.289	652.558	16	22.664	396.620	13	19.063	333.603
2.000-2.999	28	74.170	778.785	2	4.090	42.945	1	2.452	25.746
3.000-5.000	12	45.469	381.940	-	-	-	-	-	-
>5.000	9	53.462	449.081	4	33.644	282.610	-	-	-
Totale	83	216.329	2.470.229	31	65.671	906.730	26	29.404	635.464

I passaggi successivi sono consistiti nel tradurre i valori in euro/anno e scorporare dal fatturato complessivo gli introiti attribuibili a trasporti aventi origine o destinazione in porti italiani. La tabella seguente riporta il valore del nolo complessivo incassato secondo il tipo di merce trasportata, mentre i grafici rappresentano l'andamento dei noli con l'ulteriore suddivisione per tipologia di traffico (cabotaggio, import/export ed estero su estero).

Tab. 29 Noli complessivi incassati: cabotaggio + import export + estero su estero (milioni di euro)

Settore	Nolo complessivo 2008	Nolo complessivo 2009	Nolo complessivo 2010
Rinfuse secche	1.194,2	385,8	754,4
Rinfuse liquide petrolifere	1.188,7	1.123,1	1.179,4
Rinfuse liquide gas e chimiche	273,0	147,7	135,0
General cargo ,Ro-Ro, Ferry	1.446,0	1.334,6	1.466,2
Porta container	1.068,4	344,8	110,7
Totale	5.170,3	3.336,0	3.645,8

Fig. 17 Noli medi incassati cabotaggio (milioni di euro)

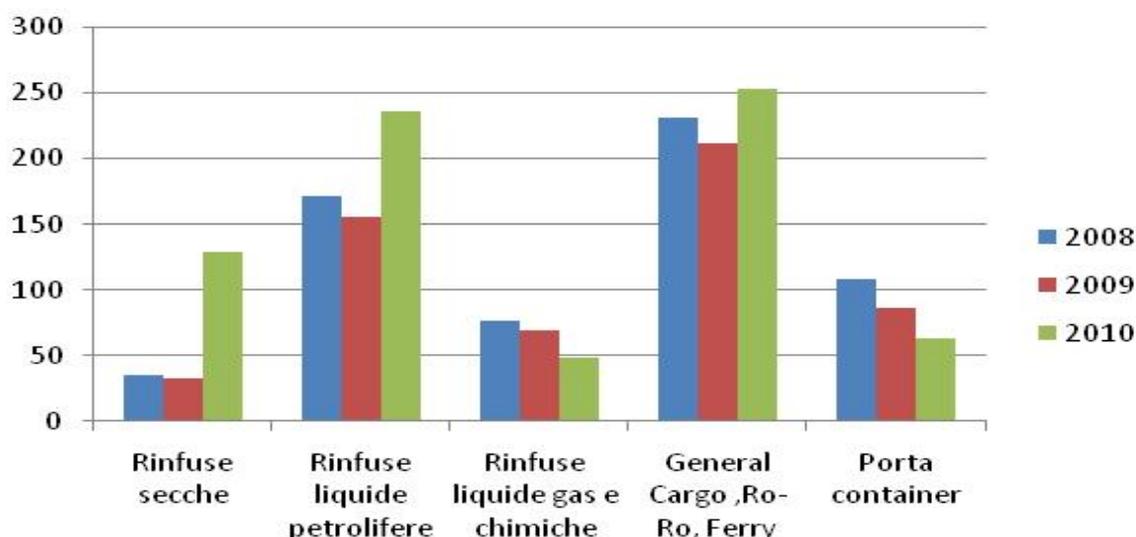


Fig. 18 Noli medi incassati import-export (milioni di euro)

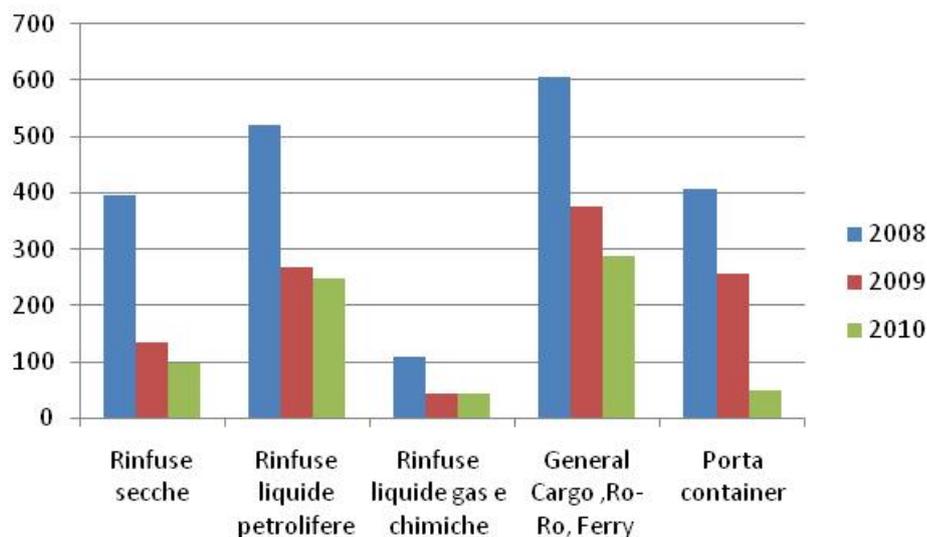
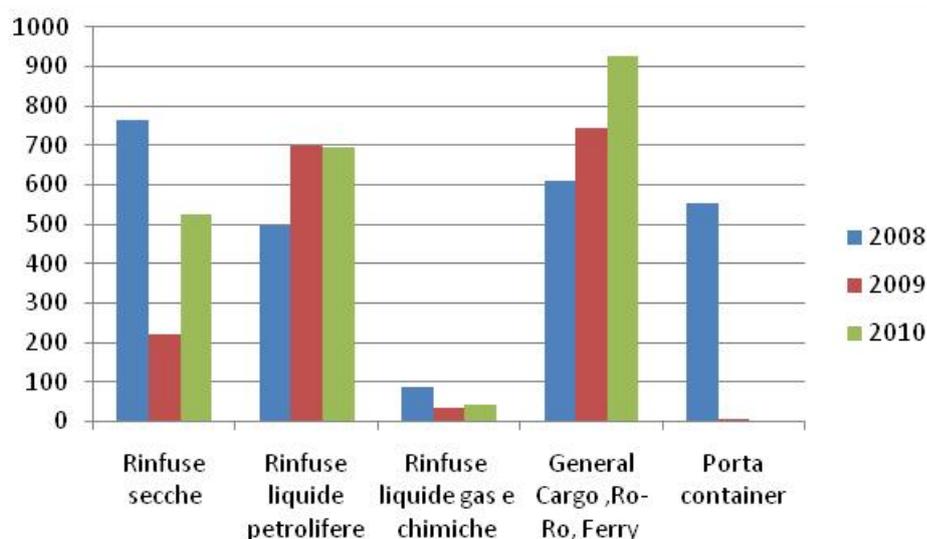


Fig. 19 Noli medi incassati estero - estero (milioni di euro)



In particolare, l'attività estero su estero, in conseguenza del recupero dei noli e della crescita complessiva della flotta, dopo la brusca frenata nel 2009, evidenzia una forte crescita nel 2010.

Tab.30 Estero su estero: noli complessivi e servizi ausiliari (milioni di euro)

	2008	2009	2010
Noli	2.506,8	1.702,3	2190,1
Servizi ausiliari	919,2	692,8	1026,9
Totale	3.426,0	2.395,1	3217,0
Incidenza % Ausiliari (su nolo)	37%	41%	47%

8. La matrice degli scambi con l'estero

Ai fini di calcolo della bilancia dei pagamenti sono necessari, oltre alle informazioni riguardanti i costi del trasporto, dati relativi ai quantitativi di merce movimentata. I dati del commercio con l'estero sono rilevati dall'ISTAT, ma, con riferimento al loro utilizzo per la stima della voce trasporti merci, sussistono due ordini di problemi.

Il primo riguarda la mancanza di informazioni circa le differenziazioni all'interno delle singole modalità di trasporto sopra richiamate (ad esempio, nel settore marittimo, tra nave *bulk*, *general cargo*, *container*, ecc.) e la necessità di una attribuzione modale alle segnalazioni prive di tale informazioni.

La seconda criticità è costituita più in generale dall'esistenza di alcune incongruenze nell'attribuzione modale, problema sottolineato anche da alcuni studi di settore⁴. Ciò riguarda principalmente quei trasporti che sono necessariamente multimodali, ossia la nave, la ferrovia e l'aereo. Queste incongruenze sono spiegabili in relazione alla metodologia di raccolta delle informazioni sul commercio con l'estero: i segnalanti tendono a indicare come mezzo di trasporto il camion perché in genere costituisce il primo e l'ultimo anello della catena, anche se in realtà non di rado svolge la funzione di *feeder* per altri modi di trasporto (treno, nave, aereo). Infatti, accanto a una sovrastima del trasporto stradale si evidenzia parallelamente una sottostima del trasporto ferroviario e, in misura inferiore, navale.

Al fine di disporre di dati corretti per l'import e l'export si deve quindi procedere a un riesame delle quote modali e a una ulteriore disaggregazione (per nave e ferrovia), avvalendosi di altre fonti ausiliarie, in particolare statistiche settoriali maggiormente orientate verso l'aspetto dei movimenti di merce internazionali. Rimandando al Rapporto relativo all'anno *benchmark* 2008 per la descrizione della metodologia adottata, di seguito si riportano per il triennio 2008-2010, distinte tra importazioni ed esportazioni, sia le statistiche di commercio con l'estero sia i dati corretti dal punto di vista della ripartizione modale, effettivamente utilizzati per la compilazione della bilancia dei trasporti mercantili dell'Italia (cfr. il prossimo paragrafo).

Si può osservare come il trasporto ferroviario sia la modalità che beneficia maggiormente di tale redistribuzione e che la ripartizione dei dati con modo di trasporto non dichiarato tenda a più che compensare la sottrazione di volumi alla strada. I dati non dichiarati, infatti, riguardano le transazioni al di sotto di una certa soglia nell'ambito dell'Unione europea, per cui si tratta quasi esclusivamente di trasporti terrestri (strada e ferrovia); peraltro, l'aggregato è in forte aumento a causa dell'innalzamento delle soglie di rilevazione.

Per il trasporto via condotte non sussiste alcuna necessità di aggiustamento e i relativi costi di trasporto esulano dalla presente indagine in quanto forniti direttamente dai principali operatori. Gli altri modi (postale, navigazione interna e propulsione propria) registrano valori di scarsa rilevanza o addirittura non presentano costi di trasporto (è il caso della propulsione propria).

⁴ Si veda ad esempio il Conto Nazionale dei Trasporti pubblicato annualmente dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Tab. 31 Importazioni di merci dell'Italia: confronto con i dati in volume "corretti" per modo di trasporto e direzione (migliaia di tonnellate)

Modo di trasporto	Dati di commercio estero			Dati con ripartizione modale corretta		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Non dichiarato	30.117	28.484	49.421	-	-	-
Nave						
<i>Bulk liquidi</i>	....	....	....	106.777	99.236	101.019
<i>Bulk solidi</i>	....	....	....	68.106	48.884	54.391
<i>Container</i>	....	....	....	20.818	16.909	19.901
<i>General cargo</i>	....	....	....	22.356	14.619	17.375
<i>Ro-ro</i>	....	....	....	4.974	4.424	4.863
Totale	218.733	180.365	190.629	223.031	184.072	197.549
Ferrovia						
<i>Combinato</i>	....	....	....	11.002	9.273	10.814
<i>Convenzionale</i>	....	....	....	18.575	15.844	18.169
Totale	12.493	8.490	8.121	29.577	25.118	28.983
Strada	45.603	39.759	32.992	54.237	47.873	54.611
Aereo	303	259	273	335	292	315
Condotte	56.182	50.232	52.995	56.182	50.232	52.995
Altri modi di trasporto	115	66	126	-	-	-
Totale	363.546	307.656	334.558	363.362	307.587	334.454

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Trenitalia, Eurostat e Alps Crossing

Tab. 32 Esportazioni di merci dell'Italia: confronto con i dati in volume "corretti" per modo di trasporto e direzione (migliaia di tonnellate)

Modo di trasporto	Dati di commercio estero			Dati con ripartizione modale corretta		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Non dichiarato	20.515	18.157	38.431	-	-	-
Nave						
<i>Bulk liquidi</i>	....	....	....	26.104	23.433	27.814
<i>Bulk solidi</i>	....	....	....	2.951	2.333	2.872
<i>Container</i>	....	....	....	25.072	20.775	24.559
<i>General cargo</i>	....	....	....	9.343	6.746	7.764
<i>Ro-ro</i>	....	....	....	5.077	4.055	4.336
Totale	64.938	55.618	61.243	68.547	57.342	67.345
Ferrovia						
<i>Combinato</i>	....	....	....	12.206	10.224	12.405
<i>Convenzionale</i>	....	....	....	7.266	6.431	7.792
Totale	5.536	2.838	2.603	19.471	16.655	20.197
Strada	49.810	41.077	37.920	52.722	43.656	52.670
Aereo	431	343	385	490	387	457
Condotte	168	205	531	168	196	531
Altri modi di trasporto	5.143	5.380	88	-	-	-
Totale	146.541	123.617	141.201	141.398	118.236	141.201

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Trenitalia, Eurostat e Alps Crossing

9. La bilancia dei trasporti di merci dell'Italia

In conclusione, si riportano i risultati in termini di bilancia dei trasporti mercantili dell'Italia delle indagini precedentemente descritte.

La bilancia dei pagamenti registra tutte le transazioni tra residenti e non residenti in un determinato paese. Per quanto riguarda i servizi di trasporto merci, la metodologia di stima, impostata nel rispetto delle regole del 5° Manuale del Fondo Monetario Internazionale, prevede l'applicazione dei costi unitari alle quantità trasportate, generando quindi la spesa complessiva per il trasporto internazionale di merci.

La successiva contabilizzazione in bilancia dei pagamenti dipende, in termini molto semplificati, dall'incrocio delle residenze di coloro che forniscono i servizi di trasporto (i vettori) e di coloro che fruiscono di tali servizi (importatori o esportatori)⁵.

Gli andamenti sopra illustrati hanno prodotto per la bilancia dei trasporti mercantili un incremento del disavanzo, che strutturalmente si registra come conseguenza di quote di mercato dei vettori italiani decrescenti e modeste in termini assoluti; le quote relative alle modalità marittima, stradale e aerea sono scese tra il 2000 e il 2010, rispettivamente, dal 20 al 13 per cento, dal 38 al 28 per cento e dal 37 al 28 per cento. Fa eccezione l'anno 2009, che registra una riduzione del disavanzo, in connessione alla fase più acuta della crisi internazionale.

Il deficit nel comparto marittimo è tuttavia reso meno ingente dall'attività di trasporto "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani, che supera sia in volume sia in ricavi il traffico merci da e per l'Italia.

Nella seguente tabella si riporta la serie storica per il periodo 2005-2010 della bilancia dei servizi di trasporto merci (con esclusione dei servizi di trasporto passeggeri).

⁵ Per una dettagliata disamina della compilazione delle voci di bilancia dei trasporti, cfr. Banca d'Italia-UIC "Manuale sulla bilancia dei pagamenti e sulla posizione finanziaria verso l'estero dell'Italia", Roma, giugno 2004, http://www.bancaditalia.it/statistiche/quadro_norma_metodo/metodoc/manuale_bilpag.pdf, pagg. 43-44.

Tab. 33 Bilancia dei trasporti mercantili dell'Italia (periodo 2005-2010)

Interscambio di servizi di trasporto merci						
<i>(milioni di euro)</i>						
Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Crediti						
Marittimi	4.565	4.836	4.948	4.987	3.585	4.617
Merci	2.391	2.575	2.761	2.898	1.915	2.387
Servizi logistici ausiliari	2.174	2.261	2.188	2.088	1.671	2.229
Aerei	312	328	446	348	191	703
Merci	175	182	267	194	70	119
Servizi logistici ausiliari	137	147	179	154	120	583
Altri	2.372	2.724	2.845	2.952	2.297	2.770
Merci	1.446	1.681	1.697	1.813	1.375	1.607
Servizi logistici ausiliari	925	1.044	1.148	1.139	922	1.164
Totale	7.249	7.889	8.240	8.287	6.073	8.090
Debiti						
Marittimi	6.875	7.437	8.126	7.407	4.452	6.529
Merci	4.508	4.812	5.529	4.914	2.535	3.993
Servizi logistici ausiliari	2.367	2.625	2.597	2.493	1.917	2.536
Aerei	562	596	704	642	542	1.088
Merci	440	461	546	513	431	549
Servizi logistici ausiliari	122	135	158	129	111	539
Altri	4.308	4.741	5.339	5.416	4.654	5.534
Merci	3.162	3.494	3.983	4.081	3.559	4.155
Servizi logistici ausiliari	1.146	1.248	1.357	1.335	1.095	1.378
Totale	11.745	12.774	14.169	13.465	9.648	13.150
Saldi						
Marittimi	-2.310	-2.601	-3.178	-2.420	-867	-1.912
Merci	-2.117	-2.237	-2.768	-2.015	-620	-1.605
Servizi logistici ausiliari	-193	-364	-409	-405	-247	-307
Aerei	-250	-267	-258	-294	-351	-385
Merci	-265	-279	-279	-318	-361	-430
Servizi logistici ausiliari	15	12	21	24	10	44
Altri	-1.936	-2.017	-2.494	-2.464	-2.357	-2.763
Merci	-1.716	-1.813	-2.285	-2.268	-2.184	-2.549
Servizi logistici ausiliari	-220	-204	-209	-196	-173	-214
Totale	-4.496	-4.885	-5.929	-5.178	-3.575	-5.061