# Fedespedi Economic Outlook. 17

Quadrimestrale di informazione economica

Milano, aprile 2021



- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import
- 4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica



### 1. I dati macroeconomici - Mondo

#### Il **World Economic Outlook** di aprile 2021 del FMI stima:



Un aumento del Pil Mondo nel 2021 intorno al 6%. Valutazione più ottimistiche rispetto alle precedenti stime.

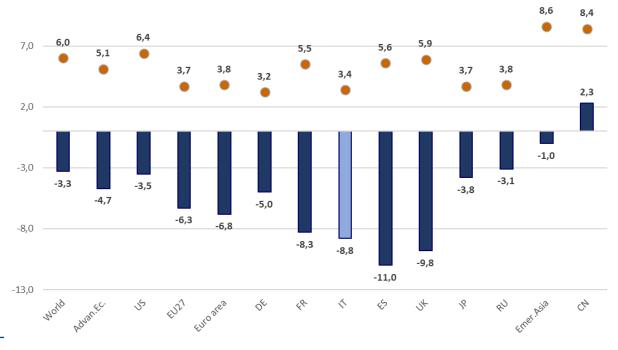
L'Unione Europea risentirà maggiormente della pandemia con una ripresa del +3,7% nel 2021.

Risultati dell'Area Euro in linea con quelli dell'UE27 (2021= +3,8%)

Le economie asiatiche avanzate, che hanno contenuto la riduzione del Pil 2020 intorno al -1,0%, dovrebbero registrare una significativa ripresa, pari al +8,6%, nel 2021.

Le stime del FMI sono precedenti alla ripresa molto violenta della pandemia in ottobre, con il rischio molto consistente di nuovi lockdown, generalizzati o parziali, in vari paesi europei come Francia, Germania, Gran Bretagna. Se così fosse, le previsioni a breve non potrebbero non tenerne conto, rivedendo al ribasso le previsioni, soprattutto per quanto riguarda la prima metà del 2021.

Stima della variazione del Pil 2020 e 2021 per area geografica e principali paesi





II WTO

### 1. I dati macroeconomici - Mondo

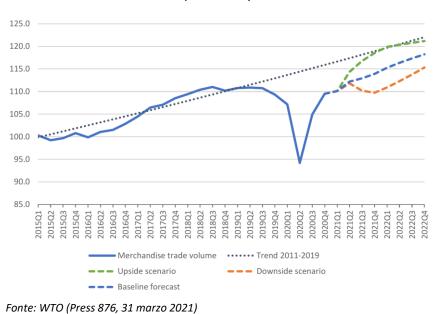
Stima la flessione del **commercio mondiale 2020** al **-5,3%**, dato nettamente migliore rispetto alle previsioni, grazie al buon andamento degli scambi nel periodo post lockdown, da giugno a dicembre dello scorso anno.

Prevede una crescita del volume degli scambi del +8% nel 2021, ma tutto dipenderà dai tempi di recupero postpandemia e dalla risposta degli attori economici alle politiche economiche attivate.

Le aree che più hanno risentito del calo degli scambi sono il Nord America (export: -8,5%), il Medio Oriente (-8,2%) e l'Europa (-8,0%).

Stima una ripresa del Pil Mondo del +5,1% nel 2021, leggermente più bassa di quella prevista dal FMI, con Asia e Stati Uniti come locomotive della crescita.

## Andamento del commercio mondiale, 2015Q1-2020Q4 (2015=100)



	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Volume of world merchandise trade <sup>b</sup> Exports	4.9	3.2	0.2	-5.3	8.0	4.0
North America	3.4	3.8	0.3	-8.5	7.7	5.1
South America	2.3	0.0	-2.2	-4.5	3.2	2.7
Europe	4.1	1.9	0.6	-8.0	8.3	3.9
CIS	3.9	4.1	-0.3	-3.9	4.4	1.9
Africa	4.7	2.7	-0.5	-8.1	8.1	3.0
Middle East	-2.1	4.7	-2.5	-8.2	12.4	5.0
Asia	6.7	3.8	0.8	0.3	8.4	3.5
Imports						
North America	4.4	5.1	-0.6	-6.1	11.4	4.9
South America <sup>c</sup>	4.5	5.4	-2.6	-9.3	8.1	3.7
Europe	3.9	1.9	0.3	-7.6	8.4	3.7
CIS	14.0	4.1	8.5	-4.7	5.7	2.7
Africa	-1.7	5.4	2.6	-8.8	5.5	4.0
Middle East	1.1	-4.1	0.8	-11.3	7.2	4.5
Asia	8.4	5.0	-0.5	-1.3	5.7	4.4
World GDP at market exchange rates	3.3	3.0	2.4	-3.8	5.1	3.8
North America	2.3	2.8	1.9	-4.1	5.9	3.8
South America	0.8	0.2	-0.7	-7.8	3.8	3.0
Europe	2.8	2.0	1.5	-7.1	3.7	3.6
CIS	2.3	2.9	2.1	-0.5	1.0	1.2
Africa	3.1	3.1	2.9	-2.9	2.6	3.8
Middle East	0.7	0.5	0.1	-6.0	2.4	3.5
Asia	5.1	4.6	4.1	-1.1	6.1	4.1



## 1. I dati macroeconomici – EU27/Euro zona

Il Pil dell'UE27 (senza Gran Bretagna) nel 4° trimestre del 2020 ha registrato una flessione del -4,6% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e del -0,5% sul trimestre precedente (3°T 2020).

I risultati dell'Area euro (-4,9%) sono di poco inferiori a quelli dell'Unione nel suo insieme e risentono dei risultati particolarmente negativi di alcuni dei membri maggiori, quali Spagna e Italia.

Su base annua l'UE nel suo complesso dovrebbe registrare un calo del Pil del -6,3%, mentre quello dell'Area euro è stimabile intorno al -6,8%.

Per il **2021**, la Commissione, nell'European Economic Forecast Winter 2021, prevede per l'Unione un Pil in crescita del +3,7% e per l'Area euro del +3,8%. La stima conta sulla ripresa dell'economia a seguito della campagna vaccinale in corso, con il ritorno ad una certa normalità a livello sociale ed economico entro l'estate.

Da sottolineare che le stime, sempre difficili, scontano in questo periodo un'alea maggiore legata all'imprevedibilità dell'andamento pandemico e alle sue conseguenze economiche nel breve e medio periodo.

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la **Cina** è l'unico tra i grandi paesi a chiudere positivamente il 2020, registrando un aumento del Pil intorno al +2,3%, con una previsione del +8,4% per il 2021.

Gli Stati Uniti hanno contenuto le conseguenze economiche del Covid-19 (Pil 2020= -3,5%) grazie a politiche di sostegno alle famiglie e alle imprese molto generose che hanno contenuto il calo dei consumi (-2,7%) e degli investimenti fissi (-0,7%).

Significativa la riduzione del Pil della Gran Bretagna (-9,8%), che come gli altri paesi europei ha sperimentato lunghi periodi di lockdown.

In flessione anche gli altri paesi considerati: Giappone (-3,8%), Brasile (-4,1%), Russia (-3,1%).

#### VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE27 2°T19 3°T19 4° T 19 1°T20 2°T20 4° T 20 3°T20 2020 Paesi 2021 Austria 1,8 1,4 0,2 -3,6 -13,6 -3,8 -5,9 -7,4 2,0 1,6 1,3 -2,0 -13,9 -4,3 -5,1 -6,2 3,9 Belgio 1,4 -4.5 3.2 Cipro 3.2 3.2 3.2 1.4 -12.6-4.7 -5.8 0,2 -5,5 2,6 Estonia 4,4 5,5 4,1 -3,5 -1,9 -2,9 Finlandia 0,9 -6,1 -2,6 2,8 1,1 1,6 -1,1 -1,4 -3,1 Francia 1,6 -5,6 -18,6 -3.7 -4,9 -8,3 5,5 1,8 0,8 Germania 0.3 8.0 0.4 -2.2 -11,3-4.0 -3,6 -5,0 3,2 Grecia 2,8 2,2 8,0 0,1 -13,8-10,5 -7,9 -10,0 3,5 3,4 Irlanda 4,2 6,8 7,7 4,1 -2,7 8,9 -0,2 3,0 Italia 0,4 0,5 0,1 -5,8 -18.2-5,2 3,4 -6,6 -8,8 -2.8 Lettonia 2.7 1.8 1.0 -1.2-8,6 -1.8 -3.5 3,5 3,8 3,9 3,9 2,5 -4,7 0,1 -1,0 -0,9 2,2 Lituania 3,2 2,9 3,0 -7,9 Lussemburgo 3,0 1,3 0,0 1,4 -3,1 3,5 4,3 -8,6 -6,2 -9,0 4,5 Malta 4,1 2,1 -14,6-9.0 Paesi Bassi 1.7 1.6 1,6 -0.3 -2.5 -3,0 -4.1 1,8 Portogallo 2,1 1,9 2,2 -2,2 -16,3-5,7 -6,1 -7,6 4,1 2,0 Slovacchia 2,5 1,9 -3,8 -12,1-2,3 -2,6 -5,9 4,0 Slovenia 2,3 2,1 1,7 -3,3 -13,0 -3,0 -5,0 -6,2 4,7 2.0 1.9 -4,2 -21.6 -9.0 -9.1 5,6 Spagna 1,7 -11.0 1,4 -3,3 -4,9 3,8 Euro-zona 1,2 1,0 -14,6 -4,2 -6,8 Bulgaria 3,2 2,3 3,5 3,1 -5,2 -3,8 -4,9 2,7 -8,6 2,8 2,7 0,3 -15,7 -9.8 -7,1 -8,9 5,3 Croazia 2,4 2.7 0,2 -7.5 -3.1 -2.6 -3,5 2,9 Danimarca 2.4 2.1 -2,7 Polonia 4,2 4,1 3,5 1,9 -8,0 -1,8 -2,8 3,1 Rep. Ceca 2,7 2,5 -4,9 -4,7 -5,7 3,2 2,0 -1,8 -10,8 Romania 4,3 3,3 3,9 2,7 -10,0 -5,4 3,8 -1,8 -5,0 Svezia 1.0 1.7 0.7 0.1 -7.7 -2.2 -2.1 -2.9 2.7 5,2 -13,4 -4,8 -4,1 -5,3 4,0 Ungheria 4,7 4,4 2,0 **UE 27** 1,5 1,6 1,2 -2,7 -13,8 -4,1 -4,6 -6,3 3,7 5,9 -2,2 -8,5 -7,3 Gran Bretagna 1.5 1,4 1,2 -21,4 -9.8 Brasile 1,6 -1,1 3,7 1,1 1,2 -1,4 -11,4 -4,6 -4,1 6,0 3,2 6,5 2,3 8,4 Cina 6,0 -6,8 4,9 6,2 0,9 1,7 -0,7 -1,9 -10,2-5,8 -1,2 -3,8 3,7 Giappone Russia 0,8 -8,5 3,8 n.d. n.d. 1,6 -3,4 -1,8 -3,1

-3,5

-2.4

6,5

Centro Studi Fedespedi

Fonte: Eurostat, OCSE, uffici statistici nazionali

2.1

2.3

0.3

-9.0

-2.8

2.0

Stati Uniti



### 1. I dati macroeconomici – EU27/Euro zona

Nell'ultima release dell'Eurozone Economic Outlook del 29 marzo 2021, a cura di Istat, Ifo Institute (Leibniz Institute for Economic Research dell'Università di Monaco) e KOF (Swiss Economic Institute), si rimarca l'incertezza delle previsioni a breve, soprattutto per il settore dei servizi, che più di altri ha risentito delle chiusure imposte dalla pandemia.

L'incertezza è data dall'andamento dei contagi nei vari paesi europei e dalla lentezza della campagna vaccinale che solo nelle ultime settimane sembra aver preso ritmi più intensi (in Germania circa 600.000 vaccinazioni/giorno, Francia e Spagna prossime alle 500.000, l'Italia è su una media di 250.000 in crescita).

La campagna vaccinale dovrebbe comunque sortire i suoi effetti soprattutto a partire dal 2° trimestre del 2021 quando incominceranno a farsi sentire gli effetti positivi dell'auspicabile progressiva apertura delle attività economiche, dai pubblici esercizi a quelle legate alla filiera del turismo e della cultura (musei, cinema, teatri, ecc.).

Anche l'andamento degli investimenti dovrebbe avere dinamiche simili; l'incertezza condiziona le scelte d'investimento delle imprese, invitandole alla prudenza. Gli investimenti potrebbero accelerare a metà anno, sia per l'auspicato miglior clima economico, sia per «l'avvio dell'utilizzo dei fondi del programma Next Generation».

Previsioni (variazioni percentuali, dati destagionalizzati e corretti per numero di giornate lavorative)

	2020	1°T 2	1°T 2021		2°T 2021		2021
	2020	t/t	a/a	t/t	a/a	t/t	a/a
Pil	-6,8	-0,4	-1,6	1,5	12,9	2,2	2,6
Produzione indutriale	-8,5	1,6	3,5	1,2	24,5	1,3	8,7
Consumi	-8,0	-1,5	-4,7	1,8	11,0	2,9	0,2
Investimenti	-8,3	0,2	-2,8	1,5	17,6	1,9	5,2
Inflazione totale	0,3	0,8	1,1	1,5	1,8	-0,1	2,1

N.B.: t/t= trimestre su trimestre, a/a= sullo stesso periodo dell'anno precedente

Fonte: Eurozone Economic Outlook 29 marzo 2021 (Ifo-Istat-KOF)



1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona

### 2. La situazione in Italia

- 3. L'export e l'import
- 4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica



### 2. La situazione in Italia

Nell'ultimo numero del **Fedespedi Economic Outlook** si sottolineava come ogni previsione relativa al 2020 fosse stata stravolta dall'epidemia del coronavirus e come le sue conseguenze sull'economia Mondo sarebbero state gravi, se la pandemia si fosse protratta nel tempo e diffusa a livello planetario.

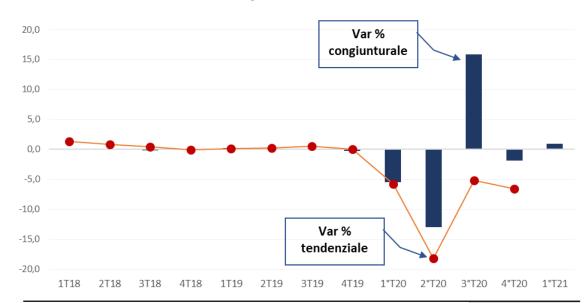
Così purtroppo è stato e le conseguenze sul nostro Paese sono state pesanti. Come già accennato, l'Istat valuta per il 2020 una flessione del Pil del -8,8%; un risultato comunque migliore rispetto ad alcune stime iniziali, grazie alla forte ripresa del 3° trimestre, quello immediatamente successivo al lockdown.

La pandemia però, come noto, ha ripreso vigore nell'ultima parte dell'anno e nei primi mesi del 2021, imponendo nuove restrizioni e chiusure (tipicamente ristoranti, bar, negozi vari) che hanno riportato il Pil in territorio negativo (4°T= -1,9% sul trimestre precedente).

Anche nel 1° trimestre del 2021 l'andamento del Pil dovrebbe rimanere su valori negativi, considerando che gran parte delle Regioni sono state per lunghi periodi in zona «rossa», o al massimo «arancione», con la chiusura pressoché totale delle attività economiche non industriali.

Di conseguenza, anche per quanto riguarda l'Italia, come più in generale l'Area euro, la ripresa potrà concretizzarsi a partire dal 2° trimestre del corrente anno, grazie alla progressiva apertura delle attività economiche.

#### Italia: andamento congiunturale e tendenziale del Pil (Fonte: Istat)



Previsioni per l'economia italiana: Pil e sue componenti	2018	2019	2020	2021
Prodotto interno lordo	0,9	0,3	-8,9	4,0
Importazioni di beni e servizi fob	3,5	-0,6	-14,0	10,0
Esportazioni di beni e servizi fob	2,2	1,0	-16,4	10,2
DOMANDA INTERNA INCLUSE LE SCORTE	1,3	-0,1	-8,0	3,9
Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	0,9	0,4	-10,0	4,5
Spesa delle AP	0,2	-0,2	2,0	0,1
Investimenti fissi lordi	3,1	1,6	-10,1	6,2
CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL				
Domanda interna (al netto della variazione delle scorte)	1,1	0,5	-7,5	3,8
Domanda estera netta	-0,3	0,5	-1,2	0,3
Variazione delle scorte	0,1	-0,7	-0,2	-0,1
Deflatore della spesa delle famiglie residenti	1,0	0,5	0,0	0,6
Deflatore del prodotto interno lordo	1,0	0,7	1,1	0,8
Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	1,7	1,2	1,1	0,3
Unità di lavoro	0,7	0,2	-10,0	3,6
Tasso di disoccupazione	10,6	10,0	9,4	11,0
Saldo della bilancia dei beni e servizi / Pil (%)	2,4	3,1	3,0	3,4





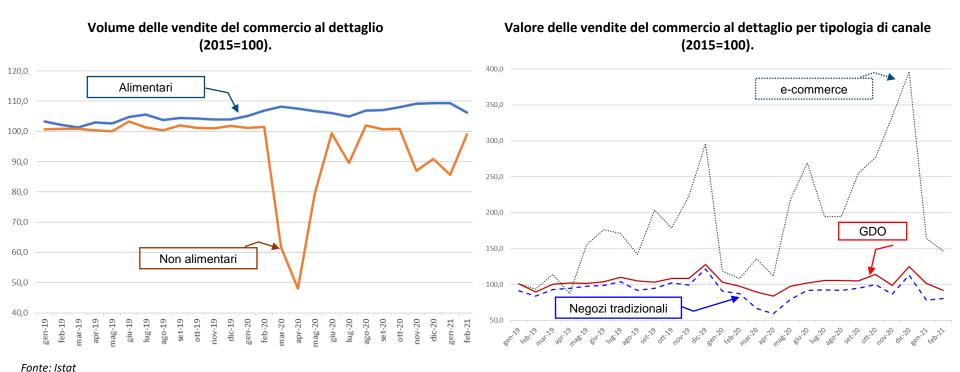
### 2. La situazione in Italia

Dopo il forte «clima» deflazionistico della prima metà del 2020, nella seconda parte dell'anno, in concomitanza con una maggiore vivacità dell'economia nazionale, i **prezzi** hanno ripreso a crescere con un aumento a marzo 2021, mese su mese, dello **0,3**% e dello **0,8**% su base annua (ossia su marzo 2020).

L'incertezza sull'evoluzione futura della pandemia, con i gravi effetti economici che ne conseguono, ha spinto le famiglie italiane ad aumentare la **propensione al risparmio**, quasi raddoppiata nel 2020 (media 2019= 8%, 2020= 15%). La spesa delle famiglie per consumi finali si è di conseguenza ridotta in modo significativo, passando da una **media mensile per famiglia** di 2.560 € nel 2019 ad una di 2.328 € nel 2020 (**-9,1%**).

Ne hanno risentito in particolare le vendite al dettaglio non-alimentari, mentre le vendite di beni alimentari si sono mantenute sostanzialmente stabili.

Per quanto riguarda i canali di vendita, il *lockdown* e le chiusure hanno favorito un vero e proprio boom dell'*e-commerce*, ormai entrato stabilmente nelle modalità di acquisto degli italiani.



## **5** 2.

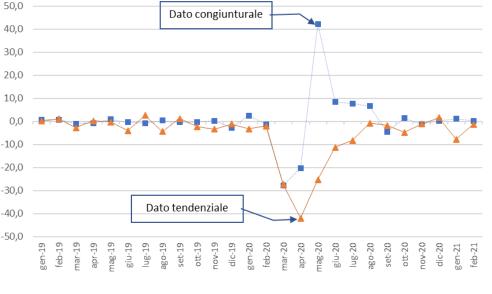
### 2. La situazione in Italia

La **produzione industriale** a febbraio 2021 è aumentata dello **0,2**% rispetto a gennaio, con un dato tendenziale che mostra una flessione, rispetto ai valori raggiunti nello stesso mese del 2020, del **-1,3**% (dati grezzi, dati corretti per gli effetti del calendario= **-0,6**%). Il primo bimestre del 2021 ha fatto segnare una flessione della produzione industriale, sul corrispondente periodo del 2020, del **-1,4**%.

Nel trimestre dicembre20-febbraio21, rispetto a quello settembre20-novembre20, i settori che più hanno risentito della pandemia sono quelli della Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (6,3%), seguiti da quelli del Tessile, abbigliamento, pelli e accessori (-4,3%) e della Fabbricazione dei mezzi

di trasporto (**-2,4%**).





Fonte: Istat

SETTODI DI A	TTIVITÀ ECONOMICA	destagio	nalizzati
SELLOKIDIA	THVITA ECONOMICA	feb 21	dic20-feb21
		gen 21	set20-nov20
В	Attività estrattiva	-7,2	-1,3
С	Attività manifatturiere	+0,4	+0,5
CA	Industrie alimentari, bevande e tabacco	+0,8	-0,1
СВ	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	+3,5	-4,3
CC	Industria del legno, della carta e stampa	-3,9	-0,8
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	-4,6	-6,3
CE	Fabbricazioni di prodotti chimici	-0,8	+3,8
CF	Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	+6,3	-3,3
CG	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-0,5	+6,0
СН	Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	-1,2	+2,1
CI	Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	+1,0	+0,9
CJ	Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	-1,1	+3,7
CK	Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	-1,5	+1,5
CL	Fabbricazione di mezzi di trasporto	-3,2	-2,4
CM	Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	-0,5	-0,2
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria	-0,3	-0,7
Totale		+0,2	+0,6

Dati



- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import dell'Italia
- 4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica

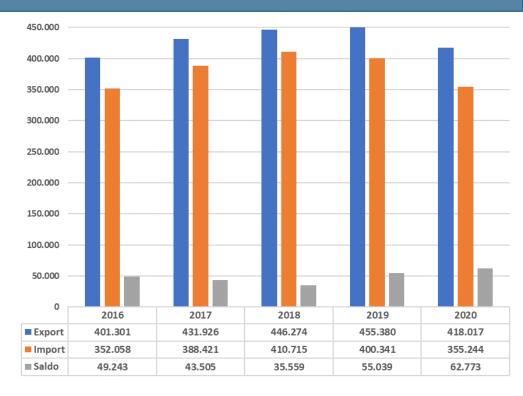
## **5** 3. Export ed import dell'Italia

La pandemia del 2020 ha contratto in modo significativo gli scambi commerciali a livello Mondo. L'Italia non ha fatto eccezione, con un calo delle esportazioni del -8,2% e delle importazioni del -11,3%.

La diversa dinamica dei due aggregati ha però garantito un **deciso aumento del saldo commerciale**, passato dai 55,039 miliardi di euro del 2019, ai 62,773 del 2020 (+14,1%).

**Dal lato dell'export**, le maggiori flessioni sono state registrate nei confronti dei paesi dell'**Asia centrale** (-25,6%), del **Nord Africa** (-16,4%) e del **Centro-Suda America** (-14,8%).

**Dal lato delle importazioni,** da rilevare la decisa flessione di quelle provenienti in generale dall'**Africa**, seguite dal quelle provenienti dai **Paesi europei extra UE27** (-24,8%).



Export	2019	2020	Peso % 2019	Peso % 2020	Var % 19/20
UE28	252.489	234.160	55,4%	56,0%	-7,3%
Extra UE28	72.875	67.561	16,0%	16,2%	-7,3%
Nord Africa	11.623	9.715	2,6%	2,3%	-16,4%
Altri paesi Africa	5.307	4.838	1,2%	1,2%	-8,8%
Nord America	46.196	43.584	10,1%	10,4%	-5,7%
Centro-Sud America	13.746	11.705	3,0%	2,8%	-14,8%
Medio Oriente	17.019	14.778	3,7%	3,5%	-13,2%
Asia Centrale	6.844	5.093	1,5%	1,2%	-25,6%
Asia Orientale	39.875	36.951	8,8%	8,8%	-7,3%
Oceania	9.666	8.770	2,1%	2,1%	-9,3%
Mondo	455.380	418.017	100,0%	100,0%	-8,2%

Import	2019	2020	Peso %	Peso %	Var %
Import	2019	2019 2020		2020	19/20
UE28	237.651	215.444	59,4%	60,6%	-9,3%
Extra UE28	49.351	37.093	12,3%	10,4%	-24,8%
Nord Africa	14.439	9.469	3,6%	2,7%	-34,4%
Altri paesi Africa	6.861	4.966	1,7%	1,4%	-27,6%
Nord America	12.305	13.755	3,1%	3,9%	11,8%
Centro-Sud America	9.377	8.288	2,3%	2,3%	-11,6%
<b>Medio Oriente</b>	16.911	14.903	4,2%	4,2%	-11,9%
Asia Centrale	9.977	7.787	2,5%	2,2%	-21,9%
Asia Orientale	49.789	48.132	12,4%	13,5%	-3,3%
Oceania	1.930	1.853	0,5%	0,5%	-4,0%
Mondo	400.341	355.244	100,0%	100,0%	-11,3%

Fonte: Istat (milioni di Euro)

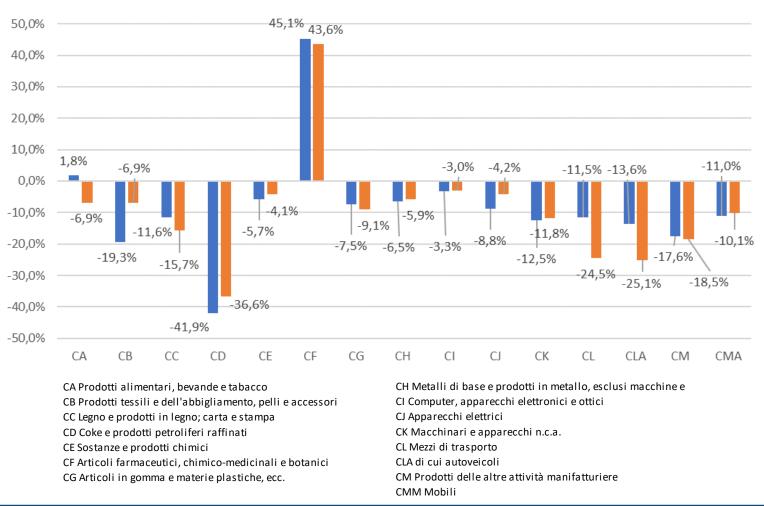


## 5

### 3. Export ed import dell'Italia

Soffermando l'attenzione sulle attività manifatturiere, come intuibile, l'unico settore ad aver registrato aumenti significativi, sia in export, sia in import, è stato quello degli **articoli farmaceutici (CF)** trascinato dalla domanda di prodotti per fronteggiare il Covid-19. Gli altri settori, invece, hanno evidenziato performance negative.

Variazione % 2020/2019 di export e import per tipologia di prodotto dell'industria manifatturiera (Fonte: Istat)



## 5

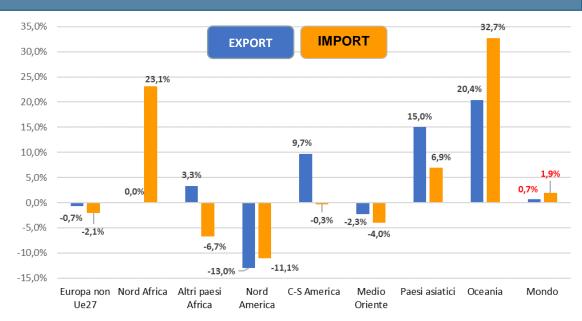
### 3. Export ed import dell'Italia

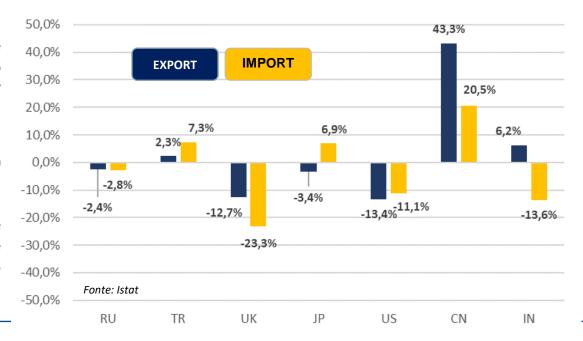
Nei primi 3 mesi del 2021 (ultimi dati disponibili), il commercio estero italiano verso i Paesi Extra UE mostra segni di ripresa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un aumento delle esportazioni dello 0,7% e delle importazioni dell'1,9%. Il saldo totale è pari a +10,721 Mrd.€. Tali risultati sono stati resi possibili dalle ottime performance del mese di marzo, che ha visto una crescita delle esportazioni, su marzo 2020, del +23,1% e delle importazioni del +35%.

A livello di <u>aree geografiche</u>, la riduzione delle **esportazioni** ha riguardato in particolare il **Nord America** (-13%), seguito dal Medio Oriente (-2,3%) e dai **Paesi europei non-UE27** (-0,7%), in <u>crescita</u> invece l'export verso l'**Oceania** (+20,4%), i **Paesi asiatici** (+15%) e il **Centro-Sud America** (+9,7%).

Dal lato delle **importazioni**, le riduzioni più significative hanno coinvolto ancora il **Nord America** (-11,1%), seguito dal **Medio Oriente** (-4%) e dai **Paesi europei non UE27** (-2,1%).

Focalizzando l'attenzione sui <u>singoli paesi</u>, significativa, dopo la Brexit, la **flessione** dell'interscambio con la **Gran Bretagna**: export giù del 12,7% e import del 23,3%. Rilevante anche **la flessione** dell'interscambio con gli **Stati Uniti** (export= -13,4% - import= -11,1%). Da notare invece la forte crescita dell'export verso la Cina (+43,3%), ulteriore sintomo del ritorno alla normalità del gigante asiatico dopo la pandemia dello scorso anno.







- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import dell'Italia
- Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica

## **5** 4. II tra

### 4. Il traffico aereo cargo

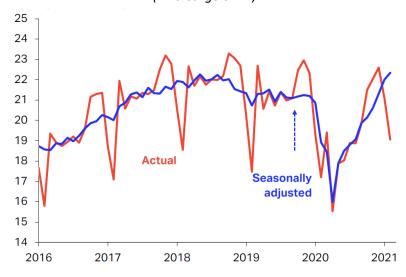
Nel report di IATA di fine anno 2020 sono indicati alcuni *key points* relativi alla situazione attuale:

- il Covid-19 ha ridotto drasticamente la connettività aerea e i suoi benefici. Il mercato sta recuperando, ma è ancora di un terzo inferiore alla situazione pre crisi;
- il cargo aereo ha sostenuto le *supply chain* globali ed entro l'anno dovrebbe ritornare sui livelli del 2019. Per i passeggeri sarà necessario molto più tempo;
- grazie ai vaccini e ai tamponi, il mercato pax del 2021 dovrebbe collocarsi intorno al 50% di quello 2020;
- si prevede che l'industria del trasporto aereo abbia perso nel 2020 circa 118 Mrd.US\$ e che potrebbe ridurre la perdita a 38 Mrd.US\$ nel 2021.

Inoltre, nell'ultimo *Air Cargo Market Analysis (febbraio 2021)* sono stati evidenziati alcuni punti:

- il settore cargo continua ad espandersi, seguendo una cosiddetta curva V-shaped. A febbraio 2021 è stata registrata una crescita del 9% in termini di ton-km (CTK) rispetto a febbraio 2019 e una dell'1,5% rispetto al precedente mese di gennaio;
- la domanda di trasporto è sostenuta, non solo dai prodotti del farma, ma anche dal boom dell'e-commerce;
- il fattore di carico (*load factor*) rimane elevato, intorno al 57%.

## Cargo ton-km (CTK) prodotti, grezzi e destagionalizzati (Mrd.cargo t-Km)



Var % CTK	Quota	Feb 2021/	Feb 2021/
vai % CIK	Mondo	Feb 2019	Feb 2020
MERCATO TOTALE	100,0%	9,0%	10,8%
Africa	2,0%	42,3%	33,1%
Asia Pacific	32,4%	7,1%	9,2%
Europa	22,3%	4,7%	10,5%
America Latina	2,4%	-18,4%	-19,8%
Medio Oriente	12,9%	8,7%	4,4%
Nord America	27,9%	17,1%	19,3%
INTERNAZIONALE	85,8%	9,6%	10,4%
Africa	2,0%	44,2%	34,5%
Asia Pacific	29,2%	10,5%	8,2%
Europa	22,0%	4,7%	10,5%
America Latina	2,0%	-20,5%	-20,1%
Medio Oriente	12,9%	8,8%	4,5%
Nord America	17,6%	17,4%	23,0%
onto: IATA Air Cargo Anglucio			

Fonte: IATA Air Cargo Analysis



### 4. Il traffico aereo cargo

Il 2020, con una flessione del -23,7% del traffico merci, è stato l'anno della grande crisi del trasporto aereo italiano conseguente alla pandemia.

Tra i grandi aeroporti, le flessioni maggiori sono state registrate a Fiumicino (-60,8%) e Bergamo (-56,7%). Più contenuto il calo a Milano Malpensa (-7,5%).

Tra i pochi aeroporti che registrano buone performance si segnalano Roma Ciampino con un aumento del +5,1% e Brescia, che grazie all'attività postale, ha registrato un +27,8%.

Nei primi tre mesi del 2021 sembrano manifestarsi i segni di un'inversione di tendenza, con un aumento del traffico cargo del 12,1% sullo stesso trimestre del 2020.

Da notare, che il principale aeroporto cargo italiano, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +48,4%, concentrando in questo inizio di anno il 69% circa del traffico aereo merci nazionale (era il 61% nel 2020).

Da rilevare anche la crisi di Bergamo Orio al Serio, il cui traffico merci è sceso del 69,7%.

		2019			2020		Var 9	% 2020/201	9
Aeroporto	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
Milano MXP	544.978	13.504	558.482	511.292	5.447	516.740	-6,2%	-59,7%	-7,5%
Roma FCO	186.492	8.035	194.527	70.908	5.359	76.266	-62,0%	-33,3%	-60,8%
Bergamo	118.964	0	118.964	51.543	0	51.543	-56,7%	-	-56,7%
Bologna	48.810	23	48.833	43.378	0	43.378	-11,1%	-98,7%	-11,2%
Venezia	63.914	57	63.970	41.108	26	41.135	-35,7%	-	-35,7%
Brescia	8.755	21.940	30.695	9.189	30.045	39.234	5,0%	36,9%	27,8%
Roma CIA	18.408	40	18.448	19.324	64	19.389	5,0%	62,3%	5,1%
Pisa	12.945	60	13.005	12.964	32	12.996	0,2%	-47,7%	-0,1%
Napoli	10.450	1.301	11.750	8.058	1.396	9.454	-22,9%	7,3%	-19,5%
Ancona	7.021	0	7.021	5.581	0	5.581	-20,5%	-	-20,5%
Altri aeroporti	26.020	11.950	37.970	12.378	13.808	26.186	-52,4%	15,5%	-31,0%
TOTALI	1.046.756	56.908	1.103.664	785.724	56.177	841.901	-24.9%	-1.3%	-23.7%

)		Gen-Mar 2020		Ge	Gen-Mar 2021			Var % Gen-Mar 2020/2021		
	Aeroporto	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
)	MilanoMXP	112.206	2.116	114.322	168.389	1.267	169.656	50,1%	-40,1%	48,4%
)	Roma FCO	29.158	1.644	30.802	20.202	1.393	21.596	-30,7%	-15,3%	-29,9%
)	Bologna	10.635	0	10.635	11.539	0	11.539	8,5%	-	8,5%
)	Brescia	2.498	6.047	8.545	3.417	6.414	9.831	36,8%	6,1%	15,0%
	Venezia	12.291	26	12.317	9.374	8	9.382	-23,7%	-69,6%	-23,8%
	Bergamo	23.775	0	23.775	7.203	0	7.203	-69,7%	-	-69,7%
I	Roma CIA	4.396	16	4.412	4.017	55	4.072	-8,6%	242,5%	-7,7%
	Pisa	3.160	12	3.172	3.382	0	3.382	7,1%	-100,0%	6,6%
	Napoli	2.096	313	2.409	2.225	367	2.592	6,2%	17,2%	7,6%
	Ancona	1.509	0	1.509	1.501	0	1.501	-0,6%	-	-0,6%
	Altri aeroporti	6.074	2.648	8.722	3.410	3.129	6.539	-43,9%	18,2%	-25,0%
	TOTALE	207.798	12.821	220.619	234.659	12.633	247.292	12,9%	-1,5%	12,1%

Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti



- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import dell'Italia
- Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica

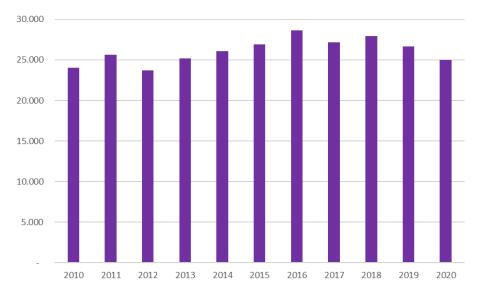


### 5. Il traffico alpino e autostradale

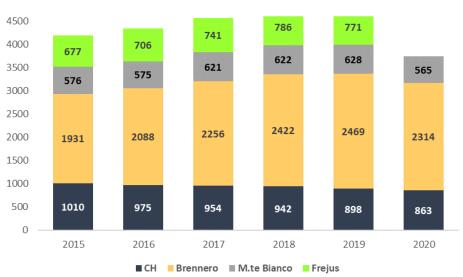
Il traffico ai principali valichi alpini, quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono il Brennero e il Monte Bianco (traforo del Frejus dato non disponibile), nel 2020 è stato di 3,742 milioni di veicoli pesanti, con una flessione del -6,3% rispetto ai 3,995 milioni del 2019.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario, dai valichi alpini della Svizzera sono transitate merci per 25,008 Mio.t, con una flessione del -6,1% sul 2019 (26,649 Mio.t).

#### Traffico ferroviario con la Svizzera (ton x 1000)



#### Traffico di veicoli pesanti ai principali valichi alpini (x 1000)



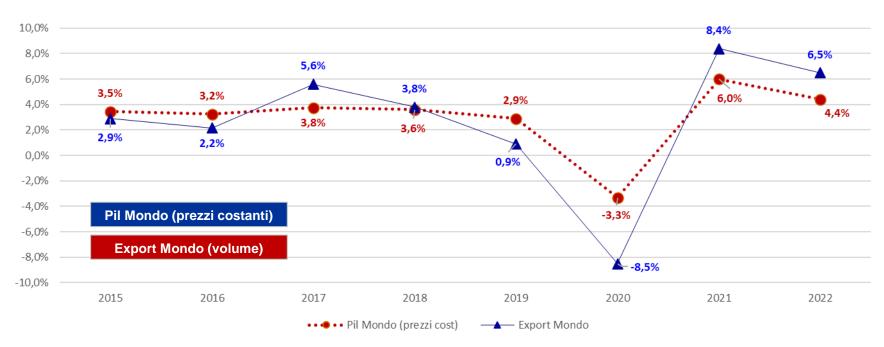
N.B.: Traforo del Frejus non disponibile

Fonte: Svizzera-Ufficio federale dei trasporti, nostre stime sui bilanci delle società di gestione dei trafori, TMB

- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import dell'Italia
- 4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica

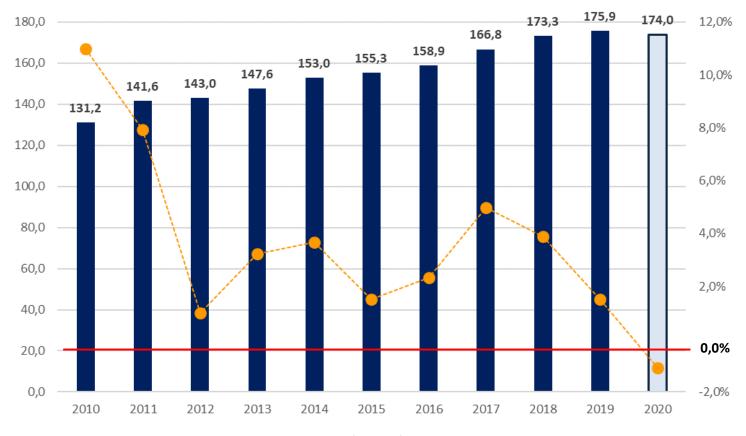
La diffusione della pandemia da Covid-19 si è inserita in un contesto internazionale già segnato da forti tensioni politiche e commerciali, che hanno fatto parlare di de-globalizzazione. L'effetto cumulativo è stata la drastica flessione, non solo del Pil Mondo (-3,3%), ma soprattutto del commercio internazionale in volume stimata dal FMI intorno al -8,5%.

#### Andamento del Pil Mondo e del commercio internazionale 2015-2020 e stima 2021 e 2022.



Fonte: elaborazioni su dati FMI

Sulla base delle ultime stime, il **traffico mondiale di container** nel 2020 dovrebbe collocarsi intorno ai **174 milioni di Teu** con una flessione del **-1%** rispetto al 2019.



Fonte: stima DynaLiners su dati Container Trade Statistics (Mio.Teu)

Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder), nel 2020, è stimato in 168,1 milioni di Teu, con una flessione del -1,8%, rispetto al 2019.

I flussi di export hanno subito riduzioni generalizzate, fatta eccezione per il Medio Oriente/SCI (+2,1%) e per l'America Latina (+2,9%). In riduzione anche il traffico infra-regioni, diminuito in media del -0,9%, con punte del -10% in Nord America e del -14,2% nel Centro-Sud America.



NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2018	2019	2020	Var 20/19
Far East	52.475	52.237	52.204	-0,1%
Europa	21.383	22.098	21.479	-2,8%
Nord America	15.579	15.752	14.668	-6,9%
Australasia	2.424	2.358	2.225	-5,6%
Medio Oriente/SCI	8.952	8.885	9.076	2,1%
Africa Sub Sahara	2.883	2.961	2.939	-0,7%
America Latina	7.270	7.350	7.566	2,9%
Totale export	110.966	111.641	110.157	-1,3%

Import verso	2018	2019	2020	Var 20/19
Far East	22.973	23.364	23.595	1,0%
Europa	25.119	25.629	24.258	-5,3%
Nord America	28.416	28.183	29.486	4,6%
Australasia	4.107	3.909	4.039	3,3%
Medio Oriente/SCI	14.054	14.125	12.975	-8,1%
Africa Sub Sahara	7.112	7.383	7.183	-2,7%
America Latina	9.185	9.048	8.621	-4,7%
Totale import	110.966	111.641	110.157	-1,3%

Trade infraregioni	2018	2019	2020	Var 20/19
Far East	42.408	43.437	43.072	-0,8%
Europa	7.732	8.232	8.294	0,8%
Nord America	319	331	298	-10,0%
Australasia	490	445	451	1,3%
Medio Oriente/SCI	3.783	3.947	3.977	0,8%
Africa Sub Sahara	266	312	318	1,9%
America Latina	1.824	1.843	1.581	-14,2%
Totale trade	56.822	58.547	57.991	-0,9%

Fonte: DynaLiners su dati Container Trades Statistics (Teu x 1.000)

Se il 2020 è stato l'anno della crisi, il 2021 sembra essere quello della ripresa, quanto meno a livello di traffico marittimo. Secondo i primi dati del CTS (Container Trades Statistics), nei primi due mesi dell'anno in corso (gennaio, febbraio), il traffico è cresciuto del +9,2% rispetto allo stesso periodo del 2020.

In particolare, è cresciuto del +18,4% l'export dal Far East e del +6% dal Medio Oriente/SCI, mentre è diminuito del -10,7% dal Nord America.

Data l'assoluta particolarità del 2020, è interessante anche confrontare il dato di traffico dei primi due mesi del 2021, con quello dello stesso periodo del 2019, da cui emerge una crescita Mondo dei flussi del +5,7%.

Il segno negativo, in termini di export, riguardano solo il Nord America e l'Australasia.

### Scambi % tra grandi aree geografiche

			REGIONE DI EXPORT								
Gen-Feb 2021/ Gen-Feb 2020		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	Tot import		
		Far East	7,3%	-1,5%	-10,8%	-2,0%	15,8%	4,9%	-0,2%	3,7%	
	₽	Europa	18,9%	1,7%	-13,5%	-3,4%	6,9%	-4,8%	-3,8%	7,6%	
	MPO	Nord America	45,6%	7,9%	-13,3%	-3,3%	20,3%	14,1%	1,0%	30,8%	
	E DI	Australasia	16,7%	14,5%	-16,3%	-10,4%	18,2%	5,5%	25,8%	10,9%	
	REGIONE DI IMPORT	M.O./SCI	13,3%	-8,3%	-22,2%	19,3%	-8,4%	-12,9%	2,5%	-1,8%	
	2	Africa Sub Sahariana	13,2%	-1,4%	-2,6%	-2,9%	3,0%	-2,8%	14,8%	5,2%	
		America Latina	27,8%	13,4%	-0,4%	0,1%	45,3%	10,9%	7,0%	14,5%	
		Tot export	18,4%	1,2%	-10,7%	-1,3%	6,0%	-1,7%	1,1%	9,2%	

#### **REGIONE DI EXPORT**

Gen-Feb 2021/ Gen-Feb 2019		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	Tot import
	Far East	-0,4%	2,2%	-7,1%	-0,4%	21,8%	11,5%	3,3%	0,5%
ORT	Europa	1,1%	7,8%	-10,6%	-17,1%	5,8%	0,8%	2,9%	2,1%
<u> </u>	Nord America	27,7%	6,9%	-20,6%	-12,3%	28,5%	29,3%	7,1%	21,2%
REGIONE DI IMPORT	Australasia	9,9%	-0,3%	-19,6%	-10,8%	14,9%	-2,5%	12,5%	3,9%
REGI	M.O./SCI	6,3%	-0,7%	-8,4%	23,9%	-0,1%	6,3%	16,9%	2,5%
	Africa Sub Sahariana	3,0%	3,0%	7,4%	-13,9%	13,9%	10,3%	26,2%	6,0%
	America Latina	25,5%	15,9%	-1,4%	-21,5%	54,3%	-2,4%	11,6%	14,7%
	Tot export	7,4%	5,0%	-7,1%	-2,4%	11,9%	7,8%	6,9%	5,7%

Fonte: DynaLiners su dati CTS(Teu x 1.000)



Nel 2020 sono entrati/usciti dall'Europa **45,7 Mio.Teu (-4,2% sul 2019)**, cui si aggiungono 8,3 milioni di Teu di traffico infra-europeo, per un totale di **54,3 milioni di Teu**.

Per quanto riguarda il traffico in uscita dall'Europa, aumentato del 3,1%, si nota la ripresa dell'export verso il Far East (+6,3%) e il Nord America (+2,5%), in flessione invece le uscite verso l'Australasia (-4,5%) e l'America Latina (-1,9%).

Da Europa	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var 20/19
Far East	7.102	7.462	7.892	7.650	8.170	8.193	0,3%
Nord America	4.181	4.326	4.684	4.978	5.109	4.990	-2,3%
Australasia	558	603	672	757	723	699	-3,3%
Medio Oriente	3.633	3.827	3.880	3.965	4.048	3.783	-6,5%
Africa Sub Sahara	1.922	1.895	2.001	2.124	2.174	2.053	-5,6%
America Latina	1.582	1.615	1.800	1.909	1.874	1.761	-6,0%
Totale	18.978	19.728	20.929	21.383	22.098	21.479	-2,8%
Verso Europa	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var 20/19
Far East	14.749	15.190	15.865	16.187	16.667	15.759	-5,4%
Nord America	2.585	2.592	2.735	2.902	3.014	2.649	-12,1%
Australasia	185	187	183	204	197	185	-6,1%
Medio Oriente	2.401	2.607	2.742	2.883	2.883	2.734	-5,2%
Africa Sub Sahara	791	774	831	855	845	833	-1,4%
America Latina	1.754	1.841	1.912	2.088	2.023	2.098	3,7%
Totale	22.465	23.191	24.268	25.119	25.629	24.258	-5,3%
Verso/da EU	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var 20/19
Da Europa	18.978	19.728	20.929	21.383	22.098	21.479	-2,8%
Verso Europa	22.465	23.191	24.268	25.119	25.629	24.258	-5,3%
Totale parziale	41.443	42.919	45.197	46.502	47.727	45.737	-4,2%
Intra Europa	6.682	7.035	7.257	7.732	8.232	8.294	0,8%
Totale	48.125	49.954	52.454	54.234	55.959	54.031	-3,4%

Fonte: DynaLiners (Teu x 1.000)



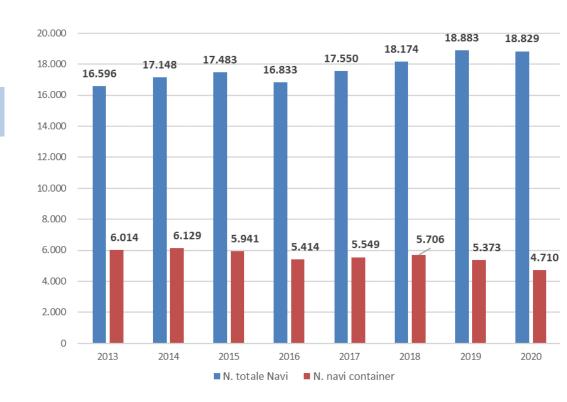
Complice la pandemia, il traffico lungo il canale di Suez ha subito un rallentamento, nel complesso modesto (-0,3%), ma significativo nel caso delle navi portacontainer (-12,3%), più sensibili all'andamento della produzione e dei consumi delle famiglie.

Nel 2020 ha pesato anche la scelta da parte delle compagnie di navigazione, soprattutto nella prima metà dell'anno, di utilizzare maggiormente la rotta per il Capo di Buona Speranza, al fine di allungare i tempi di viaggio, in un contesto di generalizzato rallentamento delle attività nei porti europei.

La scelta è stata favorita anche dal basso costo del bunker e dalle elevate tariffe richieste dalle autorità egiziane per il transito lungo il canale.

Anni	N. totale Navi	N. navi container	Var. % Navi	Var. % Navi container
2010	17.993	6.852		
2011	17.799	7.178	-1,1%	4,8%
2012	17.224	6.332	-3,2%	-11,8%
2013	16.596	6.014	-3,6%	-5,0%
2014	17.148	6.129	3,3%	1,9%
2015	17.483	5.941	2,0%	-3,1%
2016	16.833	5.414	-3,7%	-8,9%
2017	17.550	5.549	4,3%	2,5%
2018	18.174	5.706	3,6%	2,8%
2019	18.883	5.373	3,9%	-5,8%
2020	18.829	4.710	-0,3%	-12,3%

Fonte: Suez Canal Authority



I principali porti italiani nel 2020 hanno movimentato 10,68 milioni di Teu, lo 0,8% in meno rispetto al 2019. Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva del Paese, anche se va osservato che il volume di container movimentato dai nostri porti non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di Teu.

La flessione ha riguardato tutti i porti, tranne quelli di Gioia tauro e di Savona. Il primo ha goduto del passaggio di proprietà del terminal Medcenter da Contship Italia a MSC, che ha concentrato sul porto calabrese parte della sua attività di transhipment. Il secondo dell'inizio dell'attività operativa del nuovo terminal gestito da Maersk, insieme a Cosco e Qingdao Port International.

Come nel precedente numero del Fedespedi Outlook, inseriamo il Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) realizzato da UNCTAD, che misura il grado di connettività di quasi 1.000 porti container nel mondo. Per ogni porto vengono considerati 6 parametri: numero di chiamate programmate per nave a settimana, capacità portuale totale offerta, numero dei servizi di trasporto di linea regolari da/per il porto, numero di compagnie marittime che scalano il porto, dimensione media in TEU delle navi utilizzate dai servizi di linea, numero di porti collegati al porto di riferimento tramite servizi diretti.

Il valore indicato è quello medio del 2020 e vede al primo posto, come livello di connessione, il porto di Shanghai (137,74 punti), seguito da Singapore (127,17) e Ningbo (120,17). Il primo in Europa è il porto di Rotterdam (94,69), a livello italiano quello di Gioia Tauro (55,73), seguito da Genova (50,25).

					PLSCI	
Porto	2018	2019	2020	Var. %	Valore	Posizione
Gioia Tauro	2.328,2	2.522,9	3.190,0	26,4%	55,73	35°
Genova	2.609,1	2.615,4	2.352,8	-10,0%	50,25	44°
La Spezia	1.485,6	1.409,4	1.173,7	-16,7%	40,31	74°
Trieste	725,4	789,6	776,0	-1,7%	33,53	105°
Livorno	748,0	778,7	692,0	-11,1%	22,71	145°
Napoli	563,1	681,9	643,5	-5,6%	24,77	158°
Venezia	632,3	593,1	528,7	-10,9%	13,13	259°
Salerno	452,1	414,2	377,9	-8,8%	14,48	234°
Ravenna	216,3	218,1	194,9	-10,7%	9,31	320°
Ancona	159,1	176,2	158,7	-9,9%	9,10	324°
Savona	65,3	54,5	146,1	167,8%	3,51	624°
Civitavecchia	108,4	112,2	106,7	-4,9%	20,31	183°
Bari	68,3	82,6	71,2	-13,8%	3,38	638°
Cagliari	288,8	151,4	68,4	-54,8%	2,89	683°
Totale Italia	10.606,2	10.770,0	10.687,1	- <b>0,8%</b>		

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoporti (Teu x 1000)



Nel **2020**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, complessivamente, **32,2 Mio.Teu** con un aumento del **+2,6% rispetto al 2019**. In decisa crescita Tanger Med (+20,8%), diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo, seguito dal Pireo e Valencia, che ha superato l'altro porto spagnolo di Algeciras.

Nello stesso periodo, i porti del *North Range* hanno evidenziato una flessione dei loro traffici del -3,1%, con 43,8 Mio.Teu movimentati. La diminuzione del traffico ha riguardato tutti i porti, tranne quello di Anversa, che ha registrato un +1,4%.

Mediterraneo	2017	2018	2019	2020	Var. %
Tanger Med (MA)	3.312,4	3.472,5	4.801,7	5.771,2	20,2%
Pireo CT (GR)	3.691,8	4.409,2	5.648,1	5.437,5	-3,7%
Valencia (ES)	4.832,2	5.182,7	5.439,8	5.428,3	-0,2%
Algeciras (ES)	4.380,8	4.773,2	5.125,4	5.105,8	-0,4%
Suez Canal C.T (EG)	2.547,6	2.528,6	3.161,1	3.783,4	19,7%
Barcellona (ES)	2.972,8	3.423,1	3.324,7	2.957,7	-11,0%
Marsiglia (FR)	1.362,2	1.390,0	1.454,6	1.300,0	-10,6%
Damietta (EG)	1.131,1	1.161,0	1.154,3	1.130,6	-2,1%
Capodistria (SI)	911,5	988,5	959,4	945,0	-1,5%
Fiume (HR)	250,0	260,4	305,1	344,1	12,8%
Totale	25.392,4	27.589,1	31.374,1	32.203,6	2,6%
Nord Europa	2017	2018	2019	2020	Var. %
Rotterdam (NL)	13.734,3	14.512,7	14.810,8	14.350,0	-3,1%
Anversa (BE)	10.450,9	11.100,4	11.860,2	12.023,1	1,4%
Amburgo (DE)	8.815,5	8.730,0	9.274,2	8.527,0	-8,1%
Brema (DE)	5.509,0	5.448,0	4.857,0	4.771,1	-1,8%
Le Havre (FR)	2.875,3	2.884,0	2.767,0	2.349,3	-15,1%
Zeebrugge (BE)	1.500,0	1.575,0	1.650,0	1.800,0	9,1%
Totale	42.885,0	44.250,1	45.219,2	43.820,5	-3,1%
	/	0001			

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

La movimentazione nei primi 30 porti a livello Mondo è stata nel 2020 di 415,7 Mio.Teu, con una flessione del -1,0% rispetto ai 419,8 Mio.Teu del 2019. I porti leader si confermano Shanghai, Singapore, Ningbo e Shenzhen, che da soli hanno movimentato 135,7 Mio.Teu.

Nel 1° trimestre del 2021, i porti cinesi hanno movimentato, secondo le prime stima, circa 66 Mio.Teu, più del 19% rispetto allo stesso periodo del 2020.

Mondo	Paese	2017	2018	2019	2020	Var. %
Shanghai	Cina	40.333.000	42.010.000	43.303.000	43.501.400	0,5%
Singapore	Singapore	33.666.600	36.599.300	37.195.636	36.870.898	-0,9%
Ningbo	Cina	24.600.000	26.350.000	27.535.000	28.734.300	4,4%
Shenzhen	Cina	25.208.700	25.430.000	27.771.700	26.553.000	-4,4%
Guangzhou	Cina	20.367.000	21.920.000	23.191.500	23.191.500	0,0%
Qingdao	Cina	18.262.000	19.300.000	21.010.000	22.004.700	4,7%
Busan	Sud Corea	20.472.800	21.591.900	21.992.000	21.813.073	-0,8%
Tianjin	Cina	14.985.000	16.000.000	17.300.000	18.356.100	6,1%
Hong Kong	Cina	20.770.000	19.596.000	18.303.000	17.961.000	-1,9%
Rotterdam	Olanda	13.734.300	14.512.661	14.810.800	14.350.000	-3,1%
Dubai	EAU	15.366.880	14.954.000	14.111.000	13.486.000	-4,4%
Port Kelang	Malaysia	11.978.466	12.315.700	13.580.700	13.243.741	-2,5%
Anversa	Belgio	10.450.897	11.100.408	11.860.204	12.023.087	1,4%
Xiamen	Cina	10.400.000	10.702.300	11.122.180	11.405.000	2,5%
Tanjung Pelepas	Malaysia	8.261.000	8.960.900	9.077.485	9.846.100	8,5%
Kaohsiung	Taiwan	10.271.020	10.445.730	10.428.634	9.621.700	-7,7%
Los Angeles	USA	9.343.192	9.458.748	9.337.632	9.213.200	-1,3%
Amburgo	Germania	8.820.000	8.741.013	9.274.215	8.527.000	-8,1%
Long Beach	USA	7.544.507	8.091.023	7.632.000	8.113.300	6,3%
New York	USA	6.710.817	7.179.800	7.471.131	7.585.819	1,5%
Laem Chabang	Thailandia	7.784.500	8.074.600	7.980.600	7.546.500	-5,4%
Colombo	Sri Lanka	6.200.000	7.000.000	7.228.337	6.850.000	-5,2%
Suzhou	Cina	5.880.000	6.335.000	6.270.000	6.290.000	0,3%
Jakarta	Indonesia	n.d.	n.d.	6.802.200	6.170.468	-9,3%
Tangeri Med	Marocco	3.312.409	3.472.500	4.801.700	5.771.200	20,2%
Yingkou	Cina	6.274.670	6.490.000	5.480.000	5.673.100	3,5%
Pireo	Grecia	3.691.800	4.409.200	5.648.056	5.437.477	-3,7%
Valencia	Spagna	4.832.156	5.182.665	5.439.827	5.415.000	-0,5%
Dalian	Cina	9.739.000	9.765.000	8.760.000	5.110.000	-41,7%
Algeciras	Spagna	4.389.836	4.773.158	5.119.456	5.105.800	-0,3%
Totale		383.650.550	400.761.606	419.837.993	415.770.463	-1,0%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)





Nella tabella sono indicati i Teu movimentati in alcuni porti internazionali e italiani nel **1º trimestre del 2021**.

Nel complesso si nota una forte rispesa dei traffici (+13,5%), trainata dai porti cinesi e statunitensi.

In particolare, i **porti cinesi** nel **1°T2021** hanno movimentato complessivamente **58,4 Mio.Teu**, con un aumento del **18,4%** rispetto ai **43,3 Mio.Teu** dello stesso periodo del 2020.

Più sfaccettata la situazione in quelli mediterranei, che risentono della più difficile situazione economica dei paesi europei, rispetto a Stati Uniti, Cina e in generale i paesi asiatici.

Per quanto riguarda i **porti italiani** il traffico è rimasto sostanzialmente invariato, intorno a **1,3 Mio.Teu**.

Porto	Paese	1T20	1T21	Var %	Periodo
Shanghai	Cina	9.330	11.340	21,5%	Gen-Mar
Singapore	Singapore	9.279	9.308	0,3%	Gen-Mar
Ningbo	Cina	6.150	7.690	25,0%	Gen-Mar
Shenzen	Cina	5.333	7.216	35,3%	Gen-Ma
Qingdao	Cina	5.040	5.550	10,1%	Gen-Ma
Guangzhou	Cina	4.740	5.550	17,1%	Gen-Ma
Long Beach	USA	3.637	4.782	31,5%	Gen-Ma
Tianjin	Cina	3.710	4.470	20,5%	Gen-Ma
Hong Kong	Cina	4.100	4.198	2,4%	Gen-Ma
Rotterdam	Paesi Bassi	3.550	3.709	4,5%	Gen-Ma
Anversa	Belgio	3.030	3.100	2,3%	Gen-Ma
Xiamen	Cina	2.520	2.800	11,1%	Gen-Ma
Los Angeles	USA	1.800	2.592	44,0%	Gen-Ma
Valencia	Spagna	1.313	1.384	5,4%	Gen-Ma
Savannah	USA	1.078	1.348	25,1%	Gen-Ma
New York	USA	1.196	1.346	12,6%	Gen-Fel
Yingkou	Cina	1.180	1.280	8,5%	Gen-Ma
Piraeus Container T.	Grecia	1.216	1.145	-5,8%	Gen-Ma
Algeciras	Spagna	1.299	1.126	-13,3%	Gen-Ma
Barcellona	Spagna	725	907	25,1%	Gen-Ma
Virginia	USA	654	799	22,1%	Gen-Ma
Dalian	Cina	1.530	790	-48,4%	Gen-Ma
Seattle/Tacoma	USA	634	717	13,1%	Gen-Ma
Charleston	USA	594	647	9,0%	Gen-Ma
Genova	Italia	439	402	-8,6%	Gen-Ma
La Spezia	Italia	309	328	6,1%	Gen-Ma
Trieste	Italia	163	175	7,8%	Gen-Ma
Livorno	Italia	186	173	-7,0%	Gen-Ma
Napoli	Italia	102	101	-0,5%	Gen-Fel
Salerno	Italia	67	66	-1,8%	Gen-Feb
Ancona	Italia	39	35	-8,8%	Gen-Ma
Savona	Italia	15	30	93,2%	Gen-Ma
Totale		74.958	85.105	13,5%	

N.B.: in azzurro i porti italiani

Fonte: AP, DynaLiners

La forte crescita della domanda di trasporto è confermata indirettamente dai **prezzi medi (US\$/giorno) per il noleggio di navi portacontainer**, che hanno raggiunto valori tra i più altri negli ultimi anni. Ad esempio, secondo i dati forniti da:

- <u>DynaLiners</u> a febbraio 2021 la crescita dei noli, rispetto al febbraio 2020, ha oscillato tra il +53,3% per navi da 6.800 Teu, al 136% per quelle da 4.400 Teu;
- <u>Alphaliner</u> nel breve periodo cha va dal 6 al 20 aprile dell'anno in corso, ha registrato aumenti dall'8% al 24% a seconda della tipologia di nave.

#### Prezzo medio di noleggio per tipologia di nave portacontainer

pologia	Teu	febbraio '20 (US\$/giorno)	febbraio '21 (US\$/giorno)	Var %
red	1.000	6.013	11.063	84,0%
red	1.700	7.800	14.350	84,0%
rless	2.000	10.225	18.938	85,2%
less	2.750	9.738	21.125	116,9%
arless	4.400	12.875	30.375	135,9%
earless	6.800	24.625	37.750	53,3%

Legenda: geared= navi attrezzate con gru per lo sbarco dei container gearless= navi non attrezzate per lo sbarco autonomo

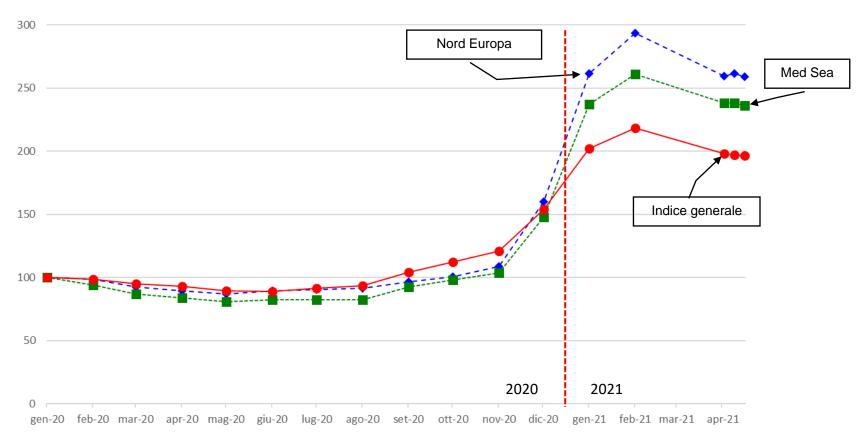
Fonte: DynaLiners

Fonte: Alphaliner



Nel grafico seguente è indicato l'andamento del CCFI (*China Containerized Freight Index*), nel periodo gennaio 2020 – 16 aprile 2021. Come noto, a partire da fine 2020, i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a febbraio 2021 essi hanno toccato quota **293** sulla tratta **Cina-Nord Europa** e **261** su quella **Cina-Mediterraneo**.

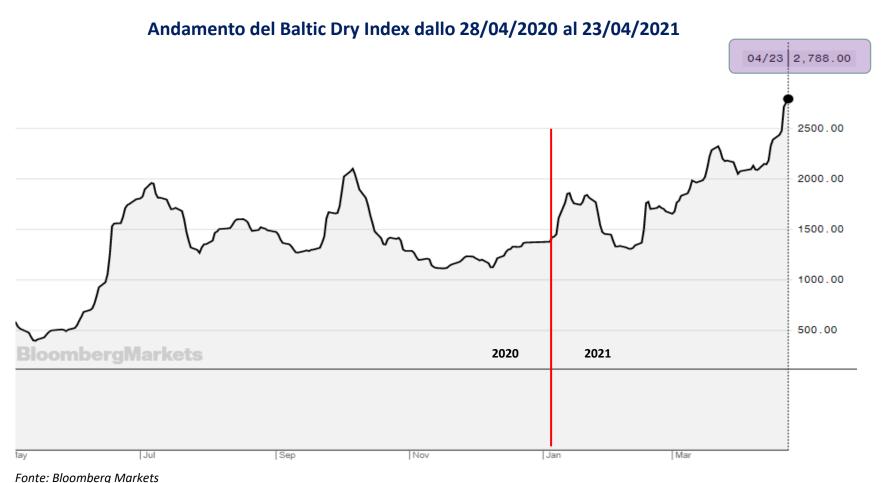
I motivi della crescita sono vari: concentrazione crescente nel settore del trasporto marittimo dei container, aumento del potere di mercato delle compagnie verso i clienti (spedizionieri e caricatori) e i fornitori (gestori dei terminal), attenta gestione delle *blank sailing*, ecc.



Il China Containerized Freight Index (CCFI), pubblicato da Shanghai Shipping Exchange, è un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti da 22 compagnie di navigazione per i servizi che partono dai porti cinesi di Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen, Guangzhou diretti verso le principali aeree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).

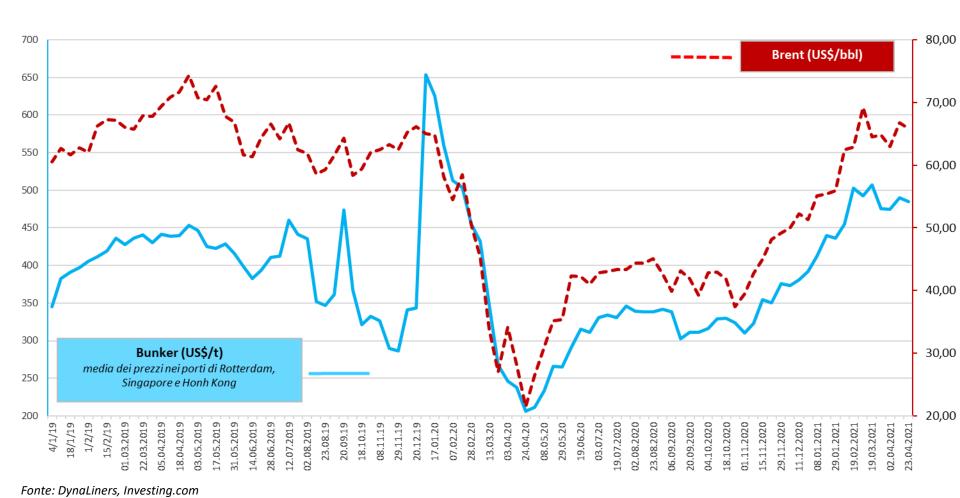
Nel grafico seguente è indicato l'andamento, da fine aprile 2020, al 23 aprile del corrente anno, del *Baltic Dry Index* (BDI), che monitora l'andamento dei costi del trasporto marittimo dei prodotti alla rinfusa (tipicamente le materie prime) sulle principali rotte mondiali.

L'indice, che come noto tende ad anticipare il ciclo economico, era sceso fino ad un minimo di 407 punti a metà maggio 2020. A mano a mano che la situazione economica è migliorata ha ripreso a salire, con una forte accelerazione nelle ultime settimane, fino a toccare i 2788 punti il 23 aprile.



A partire da aprile 2020, quando il prezzo del brent (il petrolio estratto nel Mare del Nord) scese intorno ai 20 US\$/bbl (barile), le quotazioni sono rapidamente risalite per collocarsi attualmente sopra i 60 US\$/bbl (26 aprile= 65,27 US\$/bbl).

Il bunker ha seguito naturalmente un'evoluzione simile, passando da un minimo di 200 US\$/t esattamente un anno fa (media dei prezzi del bunker nei tre porti indicati), agli attuali 450-500 US\$/t, un aumento intorno al 130% in un solo anno, che ha contribuito anch'esso alla crescita dei noli.



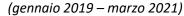


## 5

### 6 Tendenze dello shipping internazionale

L'aumento del prezzo del petrolio, che aveva caratterizzato il 2018, ha comportato la corrispondente crescita del prezzo del gasolio per autotrazione, il cui massimo è stato di 1,519 €/l, raggiunto a maggio 2019. In seguito il prezzo del gasolio ha subito una brusca frenata, soprattutto nei primi mesi del 2020, nel pieno della pandemia, per tornare a crescere da maggio del 2020.







Fonte: MISE-Osservatorio prezzi e tariffe.



- 1. I dati macroeconomici Mondo, UE27, Euro zona
- 2. La situazione in Italia
- 3. L'export e l'import dell'Italia
- 4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale
- 7. L'immobiliare per la logistica

## 5

### 7. L'immobiliare per la logistica

Il presente capitolo sull'immobiliare della logistica si avvale della collaborazione di **World Capital**, società di consulenza immobiliare che pubblica il «**Borsino**», bollettino di monitoraggio e analisi del mercato immobiliare per la logistica.

In generale, il mercato dell'immobiliare per la logistica è in una situazione di sostanziale stabilità. Nel Nord Italia i poli trainanti sono Milano e Genova, al Centro l'area di Prato.

La domanda si concentra su magazzini di 5.000-15.000 mq, ma è in crescita la richiesta di superfici maggiori (+38%).

#### Interporti italiani, canoni medi di locazione

(€/mq/anno)

Canoni di locazione (€/mq/anno)

late we are	C:#17	Canone di	locazione		NUOVO	USATO
Interporto	Città	(€/mq,	/anno)	Bologna	45-55	42-45
		MIN	MAX	Genova	50-66	40-47
Interporto Quadrante Europa	Verona	45	48			
Interbrennero	Trento	40	60	Milano	53-60	44-50
Interporto di Padova	Padova	48	52	Torino	46-54	35-45
Interporto di Rovigo <sup>(a)</sup>	Rovigo	35	45	Venezia	45-55	38-43
Interporto d'Abruzzo-Val Pescara	Pescara	35	42	Bari	40-43	40-43
Interporto Campano	Nola (NA)	50	70	Cagliari	39-42	39-42
Ce.P.I.M. Interporto di Parma	Parma	32	45	Catania	40-45	40-45
SiTo Torino	Torino	-	52			
Interporto Amerigo Vespucci	Livorno	50	62	Firenza	55-72	55-72
Interporto della Toscana Centrale	Prato	-	-	Napoli	45-56	36-42
Interporto di Rivalta Scrivia <sup>(a)</sup>	Rivalta Scivia (AL)	38	50	Palermo	43-50	34-40
Interporto di Vado Ligure <sup>(a)</sup>	Vado Ligure (SV)	-	-	Roma	50-65	42-48
Interporto Sud Europa	Marcianise (CE)	42	53			

a) Comprese le spese

Fonte: World Capital-II borsino

