

Fedespedi Economic Outlook. 18

Quadrimestrale di informazione economica

Milano, settembre 2021

- 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. Tendenze dello shipping internazionale

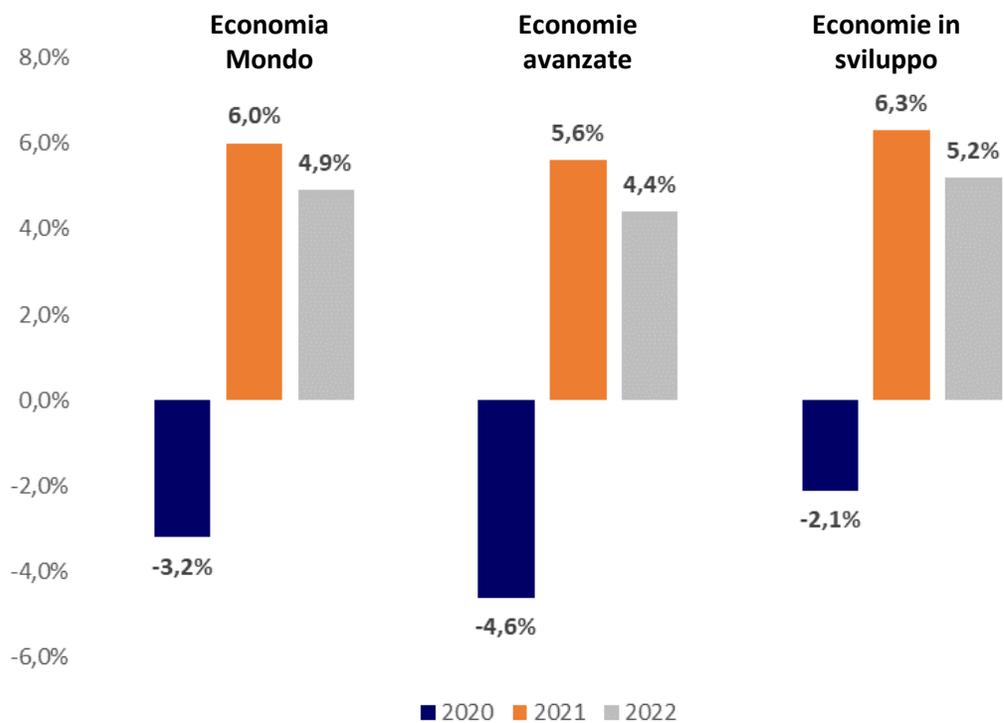
1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

La pandemia ha aperto una frattura tra paesi avanzati e quelli in via di sviluppo. I primi, grazie alle campagne vaccinali e alle misure di contenimento, sono stati capaci di ridurre la diffusione del virus, con effetti positivi sulla vita delle persone, molti dei secondi, invece, fronteggiano ancora il COVID-19, sperimentando momenti di recrudescenza, nuove chiusure e la morte di molte persone. D'altra parte il controllo della pandemia, anche nei paesi avanzati, non sarà completo fino a quando la maggior parte delle persone a livello mondiale non sarà vaccinata.

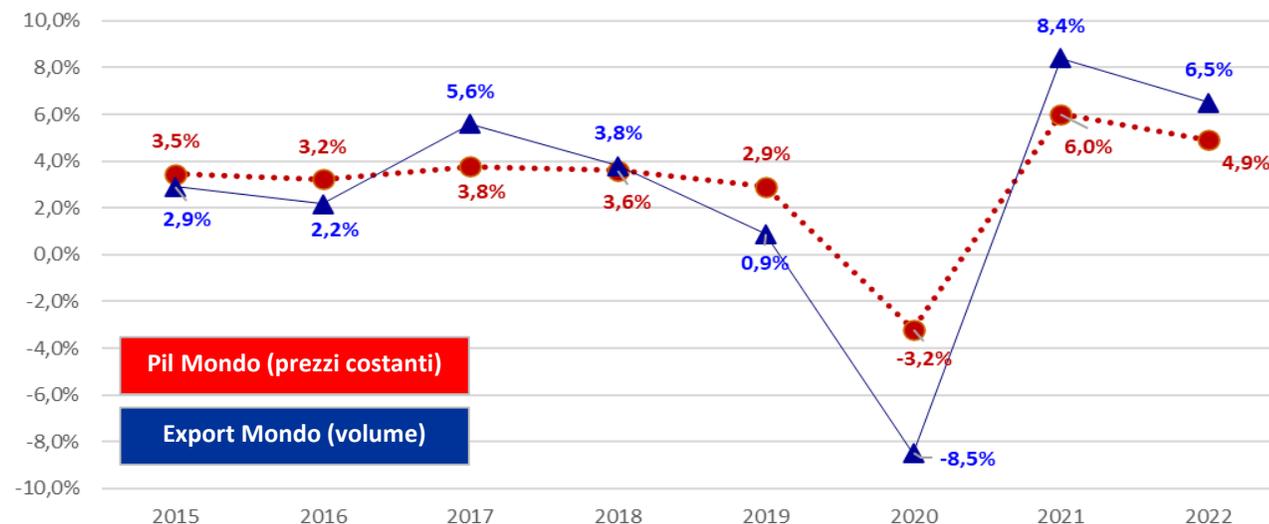
Le più recenti previsioni del FMI non hanno modificato in modo significativo le indicazioni precedenti: per il 2021 la stima della crescita a livello Mondo rimane ferma al 6%. Ciò che cambia è la dinamica tra le grandi aree economiche. Le Economie avanzate, proprio in virtù della maggiore capacità di contrasto al virus, potranno contare su una dinamica più favorevole rispetto alle Economie in sviluppo e ai mercati emergenti. In generale, la ripresa, dopo il momento maggiore di crisi (prima metà del 2020), è stata più rapida e superiore del previsto, causando tensione dal lato dei prezzi. Questi hanno risentito anche delle note difficoltà evidenziate dal sistema dei trasporti: carenza di container, intasamento dei porti o loro

chiusura causa Covid (es. Yantian in Cina), incidenti navali come quello che ha portato alla chiusura del canale di Suez. Cresce pertanto l'aspettativa di una generalizzata crescita dell'inflazione in buona parte dei paesi sviluppati e non.

Il rischio è dato dalla possibilità che le Banche Centrali, per frenare la dinamica dei prezzi, possano varare misure più restrittive rispetto alle politiche monetarie espansive di questi ultimi anni. Un rischio che al momento attuale sembra però essere remoto. Si vedano ad esempio le recenti scelte della BCE tese a mantenere i tassi d'interesse di riferimento sui livelli attuali, o anche più bassi, fino al raggiungimento del livello d'inflazione del 2%.



Fonte: FMI



1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Come accennato, uno degli effetti della ripresa economica a livello internazionale è la crescita dei prezzi industriali e al consumo, trascinati verso l'alto in particolare dal petrolio, passato da un minimo di 51,1 US\$/bbl di inizio anno, ad un massimo di 77,2 US\$/bbl (+51,1%).

Ma l'aumento dei prezzi ha riguardato un po' tutte le principali materie prime: ad esempio, considerando l'ultimo anno ad oggi, il carbone è aumentato del 120,43%, il rame del 25,01%, l'alluminio del 47,02%, l'acciaio del 27,96% il litio del 98,92% e il cobalto del 47,02% (Fonte: Trading economics).

La causa va ricercata nella pandemia e nelle sue conseguenze sulle filiere produttive e trasportistiche, in un contesto di forte ripresa della domanda, a partire dalla seconda metà del 2020. I vari lockdown, prima generalizzati, poi a macchia di leopardo hanno messo infatti sotto pressione attività produttive e servizi di trasporto, di cui un esempio sono stati la chiusura, a giugno 2021, dei porti cinesi dell'area di Shenzhen a causa del Covid-19, piuttosto che gli ingorghi di navi nei porti statunitensi della costa Ovest, come Long Beach e Los Angeles.

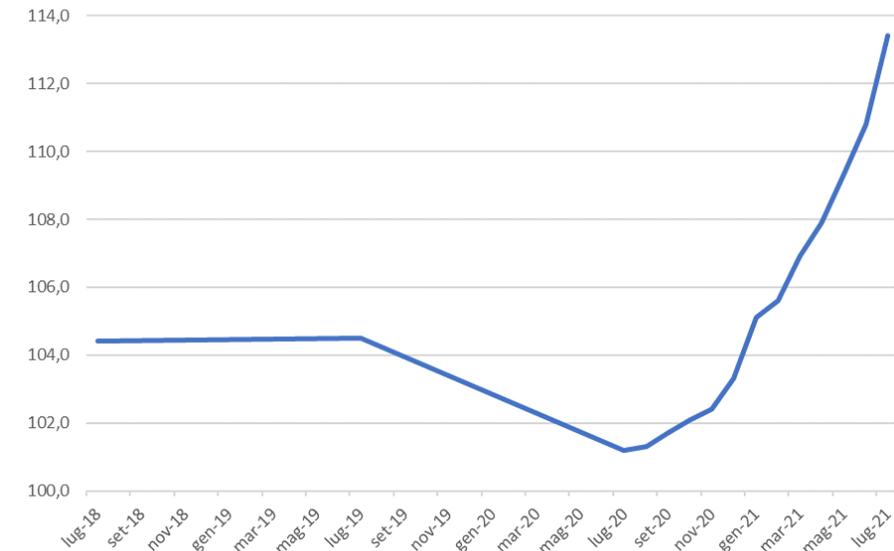
Crescita della domanda, frizioni dal lato dei trasporti stanno incidendo sul prezzo delle materie prime, con effetti a cascata sui costi industriali e sui prezzi dei beni finali.

Se questo è in estrema sintesi il quadro attuale che determina tensioni dal lato dei prezzi, in **Cina** tutto ciò è aggravato dalla **crisi della produzione di elettricità** che ha portato al razionamento energetico e a *black out* diffusi anche in alcune delle sue regioni più industrializzate, come quelle di Guangdong, Fujian, Xinjiang e Yunnan. Il problema è legato a due fattori:

- ❑ da una parte l'aumento del prezzo del carbone (più del 70% dell'energia elettrica cinese è prodotta in centrali a carbone) ha fatto crescere i costi dell'energia, il cui prezzo non può però aumentare liberamente. I produttori tendono così a limitare la produzione per contenere i costi e le eventuali perdite;
- ❑ dall'altra la politica di decarbonizzazione varata dal Governo al fine di ridurre drasticamente le emissioni di CO2 entro il 2060. Per raggiungere questo obiettivo sono stati assegnati ad ogni provincia limiti di emissioni estremamente rigorosi, che devono essere assolutamente rispettati. Nelle province più energivore ciò ha comportato la chiusura delle centrali proprio per rispettare i limiti imposti, con le citate conseguenze sulla produzione industriale.

In breve, la Cina sta attraversando un periodo di difficoltà di diverso tipo, che si può ragionevolmente prevedere avrà effetti sull'economia Mondo. Un esempio molto attuale è dato dalle difficoltà di approvvigionamento di componentistica a partire da quella elettronica.

EU27: prezzi della produzione industriale da luglio 2018 a luglio 2021



EU27: prezzi al consumo da gennaio 2019 a luglio 2021



Fonte: Eurostat

1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

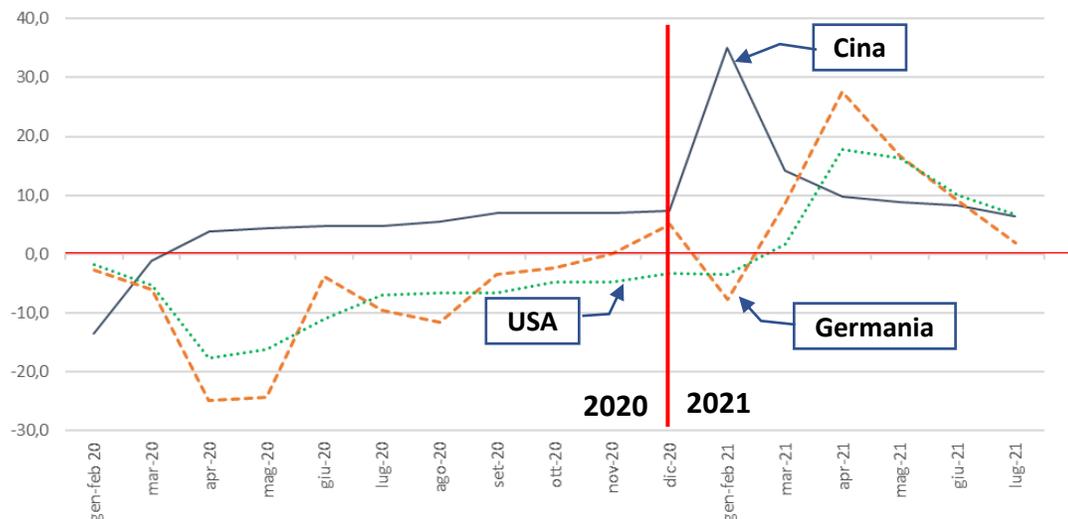
Il Pil dell'UE27 (senza Gran Bretagna) nel 2° trimestre del 2021 ha registrato un aumento del **13,8%** rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e del **2,1%** sul trimestre precedente (1°T 2021).

A differenza dei periodi precedenti, i risultati dell'Euro zona sono superiori a quelli complessivi dell'Unione: **+14,3%** sull'anno precedente e **+2,2%** sul trimestre precedente. Su base annua, l'UE27 nel suo complesso dovrebbe registrare nel **2021** un aumento del Pil del **4,8%** e nel **2022** del **4,5%**.

Le stime della Commissione contenute nell'*European Economic Forecast Summer 2021* sono state riviste al rialzo rispetto alle edizioni precedenti (*The European economy is forecast to rebound faster than previously expected...*). La campagna vaccinale è infatti proseguita speditamente in tutti i paesi europei e ciò ha permesso il ritorno ad una certa normalità, con un conseguente maggiore ottimismo sul prossimo futuro, rafforzato dal buon andamento dell'economia, soprattutto dal lato delle esportazioni.

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la **Cina** dovrebbe chiudere il 2021 con un rialzo dell'**8,1%** ed una previsione del **+5,7%** per il 2022. Negli ultimi mesi l'economia cinese, in particolare la **componente industriale** mostra una certa flessione, come d'altra parte gli altri grandi paesi industrializzati, legata probabilmente alle difficoltà che il Paese ha vissuto, anche nel corso del 2021, con vari *lockdown* locali, che hanno inciso su diverse attività produttive.

Produzione industriale: variazione % tendenziale (a/a).



Fonte: uffici statistici nazionali

VARIAZIONE % DEL PIL (anno su anno) EURO-ZONA e UE27									
Paesi	4° T 19	1° T 20	2° T 20	3° T 20	4° T 20	1° T 21	2° T 21	2021	2022
Austria	0,2	-3,6	-13,6	-3,8	-5,7	-3,8	11,9	3,8	4,5
Belgio	1,3	-2,0	-13,9	-4,3	-4,9	-0,5	14,9	5,4	3,7
Cipro	3,2	1,4	-12,6	-4,5	-4,4	-2,1	12,9	4,3	3,8
Estonia	4,1	0,2	-5,5	-3,8	-1,5	3,4	13,9	4,9	3,8
Finlandia	0,9	-1,1	-6,1	-2,7	-1,5	-1,5	7,5	2,7	2,9
Francia	0,8	-5,6	-18,6	-3,6	-4,3	1,5	18,7	6,0	4,2
Germania	0,4	-2,2	-11,3	-3,7	-2,9	-3,1	9,4	3,6	4,6
Grecia	0,8	0,1	-13,8	-10,0	-5,8	-2,3	16,2	4,3	6,0
Irlanda	7,7	4,1	-2,7	11,3	4,4	10,6	21,1	7,2	5,0
Italia	0,1	-5,8	-18,2	-5,2	-6,5	-0,7	17,3	5,0	4,2
Lettonia	1,0	-1,2	-8,6	-2,8	-1,8	-1,2	10,8	3,8	6,0
Lituania	3,9	2,5	-4,7	0,1	-1,1	1,4	9,2	3,8	3,9
Lussemburgo	3,0	1,3	-7,9	-0,1	1,7	4,9	n.d.	4,8	3,3
Malta	4,3	2,1	-14,6	-10,6	-7,9	-1,6	13,3	5,6	5,8
Paesi Bassi	1,6	-0,3	-9,0	-2,6	-3,1	-2,2	9,7	3,3	3,3
Portogallo	2,2	-2,2	-16,3	-5,6	-6,1	-5,3	15,5	3,9	5,1
Slovacchia	2,0	-3,8	-12,1	-2,7	-2,7	0,3	10,2	4,9	5,3
Slovenia	1,7	-3,3	-13,0	-2,0	-3,5	2,8	15,7	5,7	5,0
Spagna	1,7	-4,2	-21,6	-8,6	-8,9	-4,2	19,8	6,2	6,3
Euro-zona	1,0	-3,3	-14,6	-4,0	-4,4	-1,2	14,3	4,8	4,5
Bulgaria	3,1	2,3	-8,6	-5,2	-3,8	-1,8	9,9	4,6	4,1
Croazia	2,7	0,3	-15,7	-10,1	-6,9	-1,0	16,1	5,4	5,9
Danimarca	2,1	0,2	-7,5	-1,3	-0,5	-0,7	8,5	3,0	3,4
Polonia	3,5	1,9	-8,0	-2,1	-2,6	-1,3	11,0	4,8	5,2
Rep. Ceca	2,0	-1,8	-10,8	-5,4	-5,3	-2,5	8,2	3,9	4,5
Romania	3,9	2,7	-10,0	-5,4	-2,3	-0,4	13,6	7,4	4,9
Svezia	0,7	0,1	-7,7	-1,9	-1,8	-0,2	9,5	4,6	3,6
Ungheria	4,4	2,0	-13,4	-4,9	-4,1	-1,9	17,7	6,3	5,0
UE 27	1,2	-2,7	-13,8	-3,9	-4,1	-1,2	13,8	4,8	4,5
Gran Bretagna	1,2	-2,2	-21,4	-8,5	-7,3	-6,1	22,2	7,0	4,8
Brasile	1,6	-1,4	-10,9	-3,9	-1,1	1,0	12,4	5,3	1,9
Cina	6,0	-6,8	3,2	4,9	6,5	18,3	7,9	8,1	5,7
Giappone	-0,7	-1,9	-10,2	-5,8	-1,2	1,3	1,9	2,8	3,0
Russia	n.d.	1,6	-8,5	-3,4	-1,8	-0,7	10,5	4,4	3,1
Stati Uniti	2,3	0,3	-9,0	-2,9	-2,3	0,5	12,2	5,6	4,4

Fonte: Eurostat, OCSE, uffici statistici nazionali

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. Tendenze dello shipping internazionale



2. La situazione in Italia

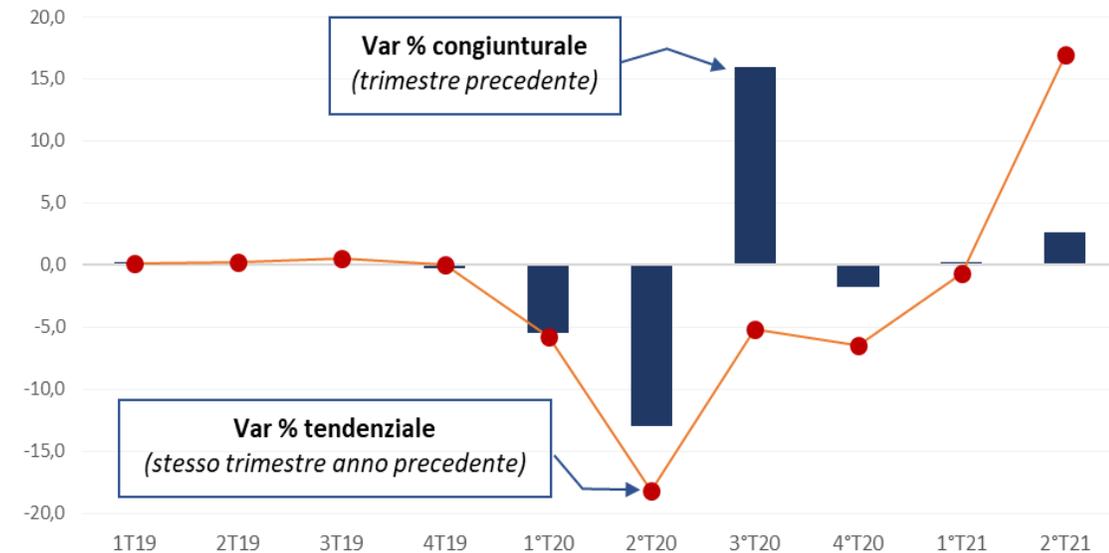
Sulla base dei dati Istat, nel **2° trimestre del 2021** il Pil è aumentato del **2,7%** rispetto al trimestre precedente e del **17,3%** rispetto allo stesso trimestre del 2020, con una variazione acquisita per 2021 del **+4,7%**.

La variazione trimestrale italiana è **stata superiore**, sia a quella dell'Area euro (+2,2%), sia di Germania (+1,6%) e Francia (+1,1%).

Un ottimo risultato, considerando che nel 1° trimestre il Pil è rimasto sostanzialmente invariato (+0,2%), a causa delle restrizioni per frenare la pandemia, che in molte Regioni hanno portato alla chiusura totale o quasi delle attività economiche non industriali.

PIL E SUE COMPONENTI	VALORI (Mil.€)	VARIAZIONI %	
		Congiunturali	Tendenziali
		Il trim. 2021 I trim. 2021	Il trim. 2021 Il trim. 2020
Prodotto interno lordo	414.143	+2,7	+17,3
Importazioni di beni e servizi fob	120.761	+2,3	+27,2
Consumi finali nazionali	325.054	+3,4	+10,7
- Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	244.548	+5,0	+14,2
- Spesa delle AP	80.422	-0,9	+1,6
Investimenti fissi lordi	81.978	+2,4	+38,2
- Abitazioni	19.413	+3,0	+53,1
- Fabbricati non residenziali e altre opere	19.669	+2,9	+55,0
- Impianti, macchinari e armamenti	29.303	+2,8	+41,5
- mezzi di trasporto	4.843	+3,3	+71,8
- Risorse biologiche coltivate	155	0,0	0,0
- Prodotti di proprietà intellettuale	13.386	+0,3	+2,0
Variazione delle scorte e oggetti di valore	-	-	-
Esportazioni di beni e servizi fob	130.833	+3,2	+38,4

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



Il buon andamento dell'economia ha avuto un effetto positivo anche sul **mercato del lavoro**, con un aumento, sempre nel 2° trimestre di **338 mila occupati** (+1,5% rispetto a quello precedente e del +2,3% rispetto allo stesso trimestre del 2020). Il **tasso di disoccupazione** si colloca al **9,8%**.

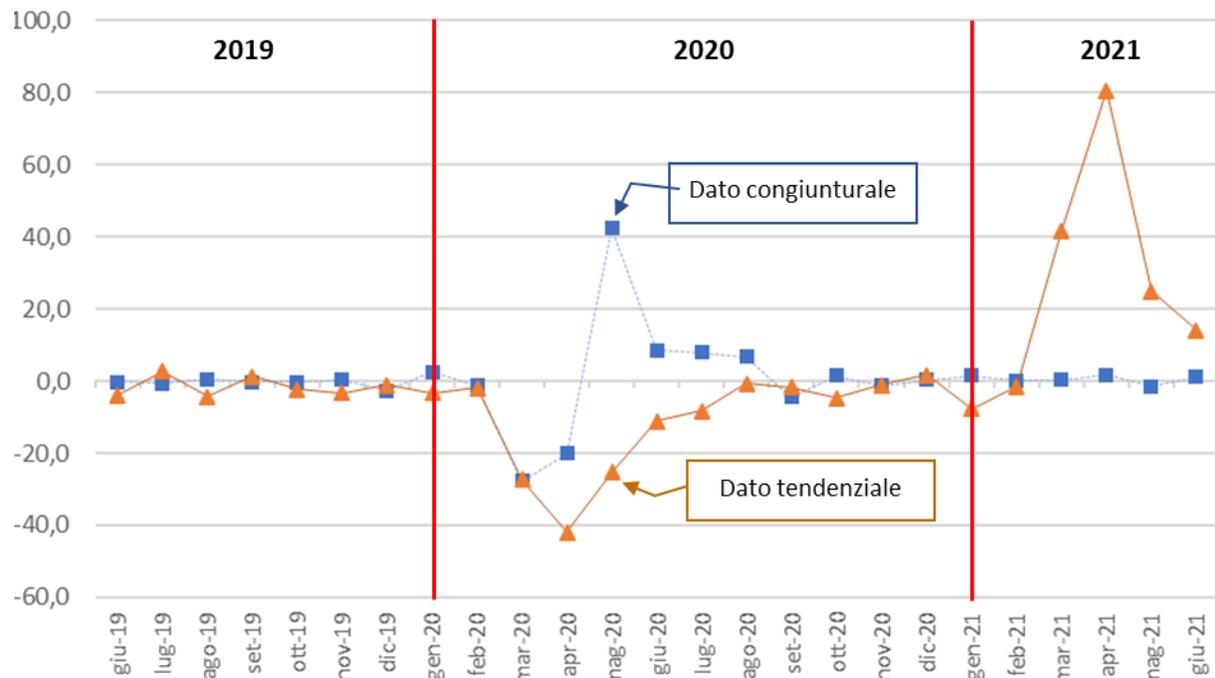
In aumento anche le **ore lavorate**: **+3,9%** sul 1° trimestre 2021 e **+20,8%** sullo stesso trimestre del 2020. La crescita maggiore delle ore lavorate è stata registrata nel settore delle **costruzioni** (+48,6%) e dell'**industria** (+26,7%).



2. La situazione in Italia

La **produzione industriale** a giugno 2021 è aumentata dell'**1,0%** rispetto a maggio, con un dato tendenziale sullo stesso mese del 2020 del **+13,9%**. Nel complesso nel **I° semestre** del 2021, la produzione industriale è aumentata del **20%** rispetto allo stesso periodo del 2020. I settori più dinamici sono stati quelli della *Fabbricazione di mezzi di trasporto* (+40,2%), della *Fabbricazione di apparecchiature elettriche* (+36,1%) e della *Fabbricazione di articoli in gomma, materie plastiche ecc.* (+33,1%).

Produzione industriale: variazione % tendenziale (a/a) e congiunturale (m/m).



Fonte: Istat

SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	giu 21 mag 21	apr-giu 21 gen-mar 21	giu 21 giu 20	gen-giu 21 gen-giu 20
B Attività estrattiva	+9,3	-7,3	-4,6	-2,9
C Attività manifatturiera	+0,7	+1,2	+15,5	+22,2
CA Industrie alimentari, bevande e tabacco	+0,6	+1,9	+8,6	+5,5
CB Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	+5,0	+4,0	+8,5	+15,3
CC Industria del legno, della carta e stampa	+1,0	+3,3	+12,0	+16,5
CD Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	+3,4	+15,0	+21,7	+1,7
CE Fabbricazioni di prodotti chimici	-4,6	-0,9	+7,1	+11,4
CF Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	+8,3	+2,8	+9,1	-2,9
CG Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-2,0	-1,1	+23,0	+33,1
CH Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	+3,6	+4,8	+21,1	+29,6
CI Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	+1,8	+0,5	+25,3	+23,9
CJ Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	+3,5	+4,0	+25,5	+36,1
CK Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	+0,2	+1,3	+12,1	+23,0
CL Fabbricazione di mezzi di trasporto	+3,9	+0,9	+21,5	+40,2
CM Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	+0,5	+0,9	+17,6	+30,3
D Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria	+3,0	+1,6	+2,5	+5,2
Totale	+1,0	+1,0	+13,9	+20,0



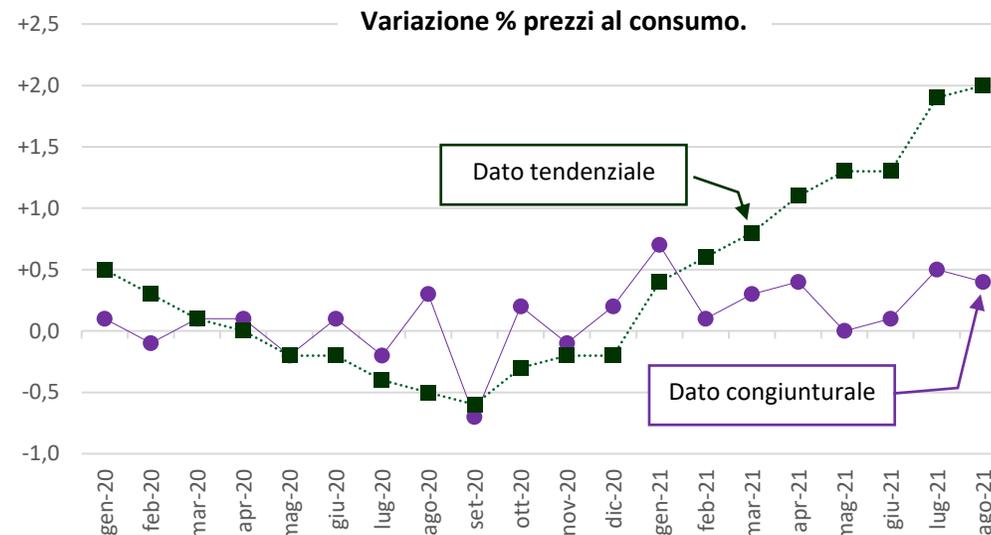
2. La situazione in Italia

Il buon momento dell'economia italiana si riflette sulla crescita dei prezzi al consumo iniziata negli ultimi mesi del 2020. Sulla dinamica dell'indice incide però il forte aumento dei prezzi dei **beni energetici**, aumentati del **14,1%** a giugno e del **18,6%** a luglio (anno su anno).

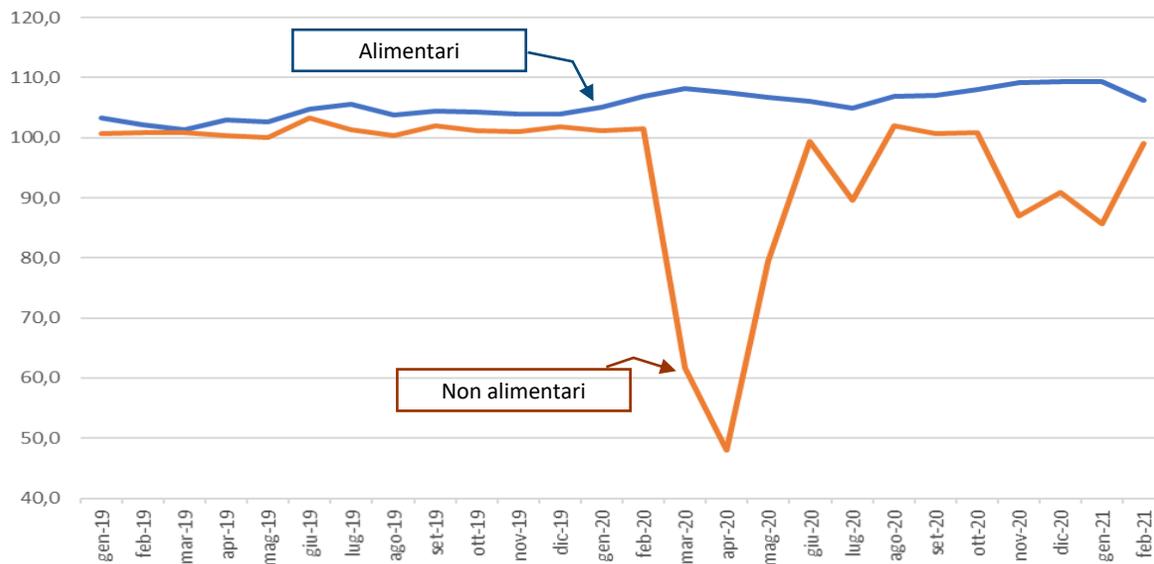
I primi risultati della campagna vaccinale e le minori limitazioni al movimento hanno contribuito ad una significativa ripresa degli acquisti al dettaglio: nel periodo gennaio-luglio 2021 il valore delle vendite è cresciuto dell'**8,8%**, rispetto allo stesso periodo del 2020, come risultato combinato di un aumento dell'**1,3%** di quelle dei **beni alimentari** e del **15,9%** di quelle **non alimentari**.

Come già evidenziato nel precedente Outlook (n. 17 di aprile 2021), il *lockdown* e le numerose limitazioni ai movimenti che hanno punteggiato questi ultimi due anni, hanno favorito le **vendite on-line**, cresciute, sempre nello stesso periodo (gennaio-luglio), del **23,2%**, contro il **+10%** dei negozi tradizionali e il **+6,4%** della GDO.

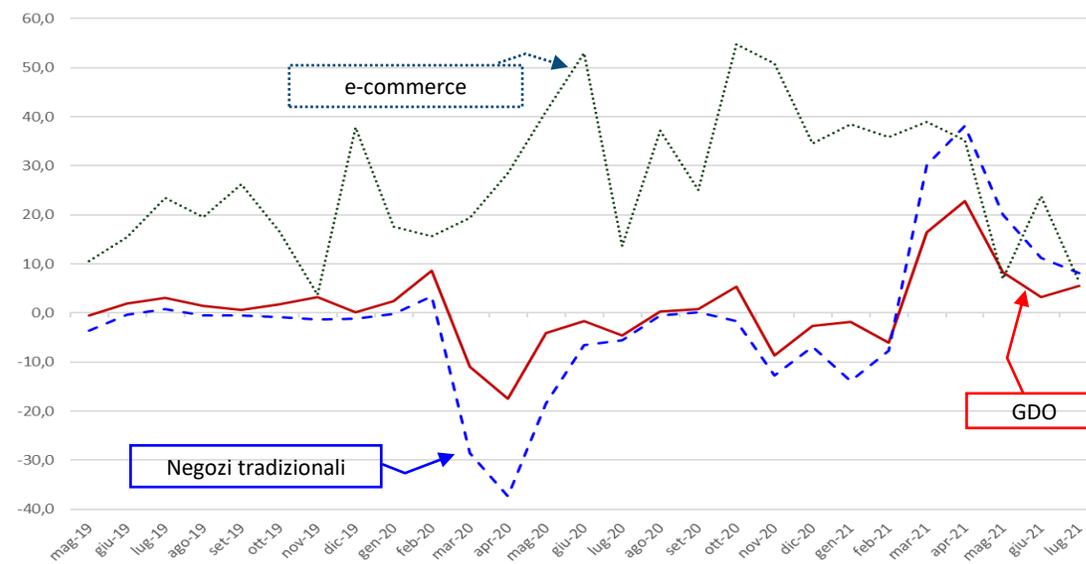
Un trend che coinvolge ormai, non solo il tradizionale B2C, ma anche il B2B con sempre più aziende che ricorrono a questo canale per l'acquisto di beni presso i propri fornitori. La forte spinta al digitale non potrà che accentuare queste tendenze.



Volume delle vendite del commercio al dettaglio.



Valore delle vendite del commercio al dettaglio per tipologia di canale (anno su anno).



Fonte: Istat

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. Tendenze dello shipping internazionale

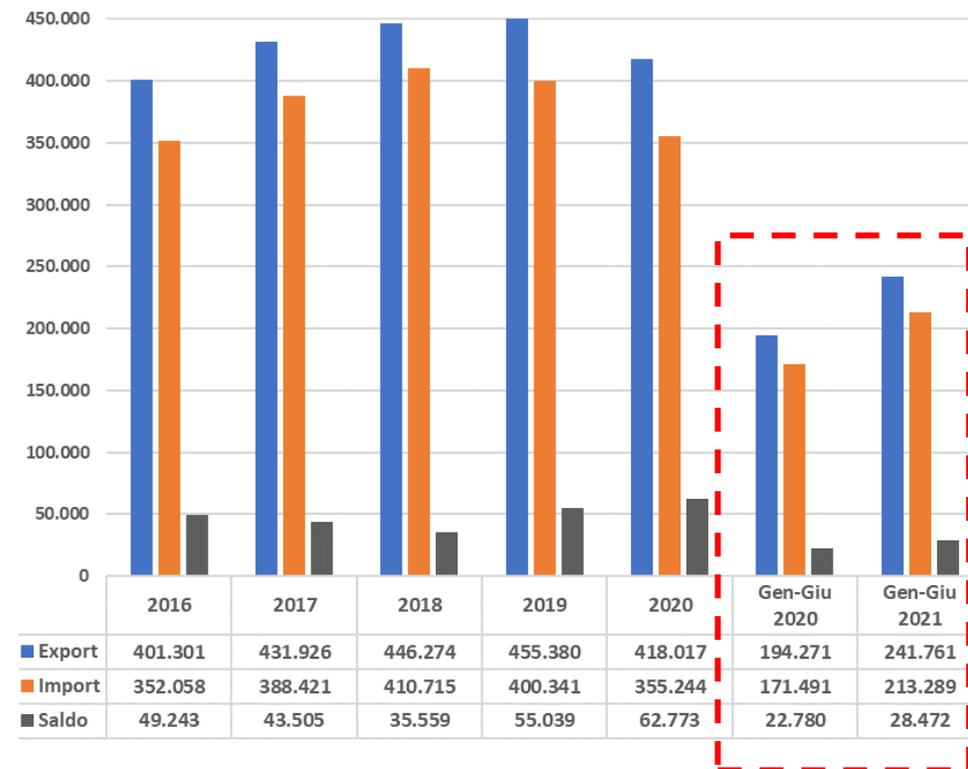


3. L'export e l'import dell'Italia

Come noto la pandemia, nel 2020, aveva portato ad una contrazione molto significativa degli scambi commerciali dell'Italia. La ripresa dei primi mesi del **2021** ha comportato, come previsto, una decisa inversione di tendenza. Gli scambi con l'estero infatti **sono tornati a crescere**:

- ▶ le **esportazioni** hanno registrato, nel I° semestre, un aumento del **24,4%**, passando dai 194,3 Mrd.€ del 2020, ai 241,8 del 2021 (+25,9% verso Paesi UE27 e +22,9% verso Paesi non aderenti alla UE),
- ▶ stessa dinamica per le **importazioni**, aumentate anch'esse nel periodo gennaio-giugno del **24,4%**, passando da 171,5 a 213,3 Mrd.€ (+26,3% verso Paesi UE27 e +21,7% verso Paesi non aderenti alla UE).

Interessante anche notare la dinamica dei flussi per grande area geografica. Fatto salvo il buon andamento degli scambi con i paesi dell'Unione, la crescita maggiore, soprattutto per quanto riguarda l'export, si è avuta verso i paesi africani, del Sud America, del Far East (Cina compresa) e dell'Oceania. Minore invece la crescita dell'export verso nostri mercati tradizionali come quelli del Nord America (+15,3%).



Export	Gen-Giu	Gen-Giu	Peso %	Peso %	Var %	Import	Gen-Giu	Gen-Giu	Peso %	Peso %	Var %
	2020	2021	2020	2021	20/21		2020	2021	2020	2021	20/21
UE27	102.473	128.977	52,7%	53,3%	25,9%	UE27	99.569	125.786	58,1%	59,0%	26,3%
Extra UE27	30.387	36.013	15,6%	14,9%	18,5%	Extra UE27	18.481	22.914	10,8%	10,7%	24,0%
Nord Africa	4.296	5.853	2,2%	2,4%	36,2%	Nord Africa	4.364	7.615	2,5%	3,6%	74,5%
Altri paesi Africa	2.167	2.851	1,1%	1,2%	31,6%	Altri paesi Africa	2.579	3.202	1,5%	1,5%	24,2%
Nord America	20.653	23.815	10,6%	9,9%	15,3%	Nord America	7.212	7.471	4,2%	3,5%	3,6%
Centro-Sud America	4.865	6.866	2,5%	2,8%	41,1%	Centro-Sud America	4.199	4.827	2,4%	2,3%	15,0%
Medio Oriente	6.847	7.880	3,5%	3,3%	15,1%	Medio Oriente	6.122	8.274	3,6%	3,9%	35,2%
Asia Centrale	2.335	2.957	1,2%	1,2%	26,7%	Asia Centrale	4.042	4.487	2,4%	2,1%	11,0%
Asia Orientale	16.345	20.936	8,4%	8,7%	28,1%	Asia Orientale	24.061	27.350	14,0%	12,8%	13,7%
Oceania	3.902	5.611	2,0%	2,3%	43,8%	Oceania	863	1.364	0,5%	0,6%	58,1%
Mondo	194.271	241.761	100,0%	100,0%	24,4%	Mondo	171.491	213.289	100,0%	100,0%	24,4%

Fonte: Istat (milioni di EUR)

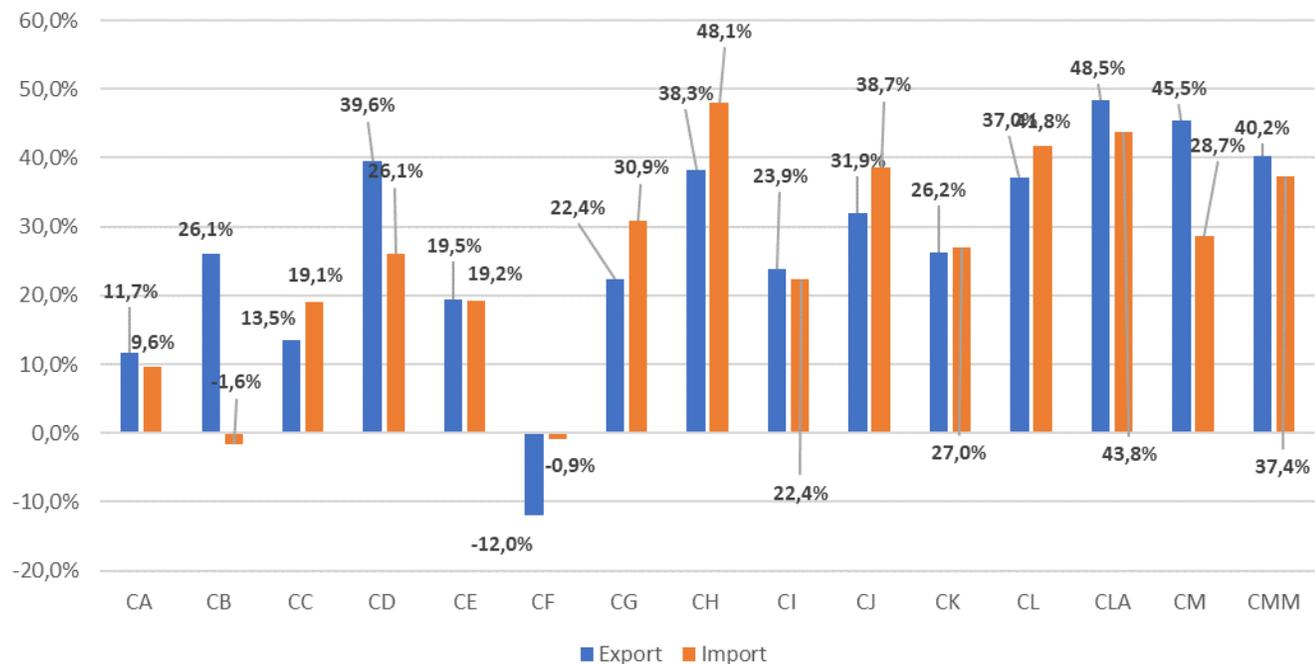


3. L'export e l'import dell'Italia

Soffermando l'attenzione sulle attività manifatturiere, dopo i buoni risultati del 2020, l'unico settore che mostra una flessione è quello degli «articoli farmaceutici, chimico-medicinale e botanici». Tutti gli altri evidenziano invece crescite in alcuni casi estremamente significative, come ad esempio quello degli «autoveicoli, rimorchi e semirimorchi» (+48,5%) e delle «altre attività manifatturiere» (+45,5%), un comparto variegato, che oltre ai mobili (+40,2%), comprende i giocattoli, gli articoli sportivi, i gioielli, ecc.

Variazione % Gen-Mag 2021/Gen-Mag 2020 di export e import per tipologia di prodotto dell'industria manifatturiera

(Fonte: Istat)



CA Prodotti alimentari, bevande e tabacco
 CB Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori
 CC Legno e prodotti in legno; carta e stampa
 CD Coke e prodotti petroliferi raffinati
 CE Sostanze e prodotti chimici
 CF Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici
 CG Articoli in gomma e materie plastiche, ecc.

CH Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e
 CI Computer, apparecchi elettronici e ottici
 CJ Apparecchi elettrici
 CK Macchinari e apparecchi n.c.a.
 CL Mezzi di trasporto
 CLA di cui autoveicoli
 CM Prodotti delle altre attività manifatturiere
 CMM Mobili

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. Tendenze dello shipping internazionale



4. Il traffico aereo cargo

A livello internazionale si consolida la ripresa del cargo aereo. A **luglio 2021**, secondo i dati IATA, il traffico espresso in ton-km (CTK *cargo tonne-kilometres*) è aumentato dell'**8,6%** rispetto allo stesso mese del 2019, anno di riferimento pre-pandemia.

Luglio è stato il terzo mese consecutivo di crescita dei traffici (giugno ha realizzato un +9,2%), ma secondo gli analisti IATA, se un'inversione di tendenza è improbabile, un rallentamento del trend è invece possibile a causa di un certo rallentamento della domanda e della presenza della variante Delta in molti Paesi del Sud America ed asiatici che può mettere sotto pressione le attività economiche.

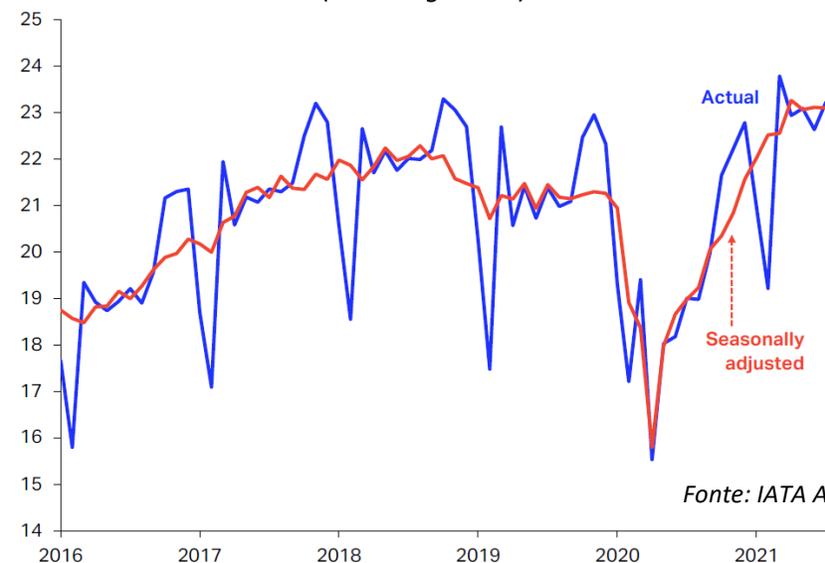
Comunque, se il quadro macroeconomico e sanitario dovesse rimanere stabile, è prevedibile una significativa crescita della domanda di trasporto aereo nel IV° trimestre 2021, il tradizionale periodo di grande attività che precede le feste natalizie.

Var % CTK	Quota Mondo	Lug 2021/ Lug 2019	Lug 2021/ Lug 2020
MERCATO TOTALE	100,0%	8,6%	22,2%
Asia Pacific	32,6%	1,2%	22,5%
Europa	22,3%	6,1%	28,2%
America Latina	2,4%	-9,8%	34,3%
Medio Oriente	13,0%	11,3%	30,4%
Nord America	27,9%	21,2%	12,7%
INTERNAZIONALE	85,5%	8,9%	25,7%
Asia Pacific	29,1%	4,4%	24,7%
Europa	21,9%	6,0%	28,6%
America Latina	2,0%	-10,2%	31,5%
Medio Oriente	13,0%	11,3%	30,4%
Nord America	17,5%	20,5%	19,8%

CTK: Cargo Ton Km

Fonte: IATA Air Cargo Analysis

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



Fonte: IATA Air Cargo Analysis

Aeroporto	2020Q1	2020Q2	2020Q3	2020Q4	2021Q1	Var % m/m	Var % a/a
FRANKFURT/MAIN airport	472.567	455.161	488.565	571.915	574.202	0,4%	21,5%
PARIS-CHARLES DE GAULLE airport	535.956	357.301	410.458	440.481	477.761	8,5%	-10,9%
AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	354.420	307.942	367.717	426.349	415.456	-2,6%	17,2%
LEIPZIG/HALLE airport	298.803	338.220	352.758	398.135	360.073	-9,6%	20,5%
LIEGE airport	225.938	245.484	285.253	348.973	329.714	-5,5%	45,9%
LONDON HEATHROW airport	332.610	218.165	261.604	331.485	319.977	-3,5%	-3,8%
LUXEMBOURG airport	197.633	219.825	212.293	275.560	265.141	-3,8%	34,2%
KOELN/BONN airport	193.657	213.550	226.118	251.245	240.862	-4,1%	24,4%
MILANO/MALPENSA airport	114.318	109.946	126.199	166.006	169.602	2,2%	48,4%
BRUSSELS airport	112.907	122.396	134.264	142.471	145.879	2,4%	29,2%
ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS airpor	115.672	61.650	81.669	112.060	98.768	-11,9%	-14,6%
FRANKFURT-HAHN airport	53.688	76.198	61.662	79.233	70.294	-11,3%	30,9%
KOBENHAVN/KASTRUP airport	57.704	32.838	43.679	59.176	58.588	-1,0%	1,5%
WIEN-SCHWECHAT airport	61.512	44.515	50.878	55.762	52.845	-5,2%	-14,1%
ZURICH airport	69.897	25.792	36.989	49.087	48.838	-0,5%	-30,1%
Totale	3.197.282	2.828.983	3.140.106	3.707.938	3.628.000	-2,2%	13,5%

Fonte: Eurostat, siti aeroporti (tonnellate)



4. Il traffico aereo cargo

Anche per gli aeroporti italiani, dopo la grande crisi del cargo aereo del 2020 (-23,7%), il 2021 sembra essere l'anno dell'auspicata ripresa.

Nei primi **otto mesi** il **traffico cargo** (merci+posta) è aumentato infatti del **34,8%**, passando dalle 519mila ton del 2020, alle **700mila** ton del 2021.

Un dato molto positivo, ma che non ha permesso però di raggiungere i livelli dello stesso periodo del 2019 (713mila ton).

Livelli che sono stati invece superati da **Milano MXP**, che ha realizzato una crescita del **56,9%** nel periodo considerato, raggiungendo le **482mila tonnellate**.

Milano MXP supera così, non solo i risultati del 2020, ma anche quelli del 2019 (359mila ton), concentrando ormai quasi il **70%** del traffico merci italiano.

Tra gli altri aeroporti maggiori, buone le performance di **Roma FCO** (+30,0%) e **Bologna** (+20,6%).

Continua invece la flessione di **Bergamo-Orio al Serio** (-55,9%), dopo lo spostamento delle attività di DHL a Milano MXP e Brescia.

N.	Aeroporto	2019			2020			Var % 2020/2019		
		Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
1	Milano MXP	544.978	13.504	558.482	511.292	5.447	516.740	-6,2%	-59,7%	-7,5%
2	Roma FCO	186.492	8.035	194.527	70.908	5.359	76.266	-62,0%	-33,3%	-60,8%
3	Bergamo	118.964	0	118.964	51.543	0	51.543	-56,7%	-	-56,7%
4	Bologna	48.810	23	48.833	43.378	0	43.378	-11,1%	-98,7%	-11,2%
5	Venezia	63.914	57	63.970	41.108	26	41.135	-35,7%	-	-35,7%
6	Brescia	8.755	21.940	30.695	9.189	30.045	39.234	5,0%	36,9%	27,8%
7	Roma CIA	18.408	40	18.448	19.324	64	19.389	5,0%	62,3%	5,1%
8	Pisa	12.945	60	13.005	12.964	32	12.996	0,2%	-47,7%	-0,1%
9	Napoli	10.450	1.301	11.750	8.058	1.396	9.454	-22,9%	7,3%	-19,5%
10	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%
	TOTALE	1.046.756	56.908	1.103.664	785.724	56.177	841.901	-24,9%	-1,3%	-23,7%

Aeroporto	Gen-Ago 2020			Gen-Ago 2021			Var % Gen-Ago 2020/2021			
	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	
1	Milano MXP	303.978	3.543	307.521	478.946	3.504	482.450	57,6%	-1,1%	56,9%
2	Roma FCO	46.810	3.500	50.311	61.348	4.055	65.402	31,1%	15,8%	30,0%
3	Bologna	26.182	0	26.182	31.578	0	31.578	20,6%	-	20,6%
4	Venezia	26.778	26	26.804	27.023	8	27.031	0,9%	-68,8%	0,8%
5	Brescia	4.084	18.057	22.141	9.241	15.969	25.210	126,3%	-11,6%	13,9%
6	Bergamo	39.383	0	39.383	17.385	0	17.385	-55,9%	-	-55,9%
7	Roma CIA	11.960	55	12.015	10.435	86	10.521	-12,8%	56,1%	-12,4%
8	Pisa	8.160	21	8.180	9.500	10	9.510	16,4%	-53,1%	16,3%
9	Napoli	4.954	891	5.846	6.381	754	7.135	28,8%	-15,4%	22,1%
10	Catania	764	2.438	3.202	2.479	2.153	4.633	224,5%	-11,7%	44,7%
	Altri aeroporti	11.617	6.093	17.710	12.713	6.623	19.336	9,4%	8,7%	9,2%
	TOTALE	484.670	34.624	519.294	667.030	33.162	700.191	37,6%	-4,2%	34,8%

Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti (tonnellate)

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

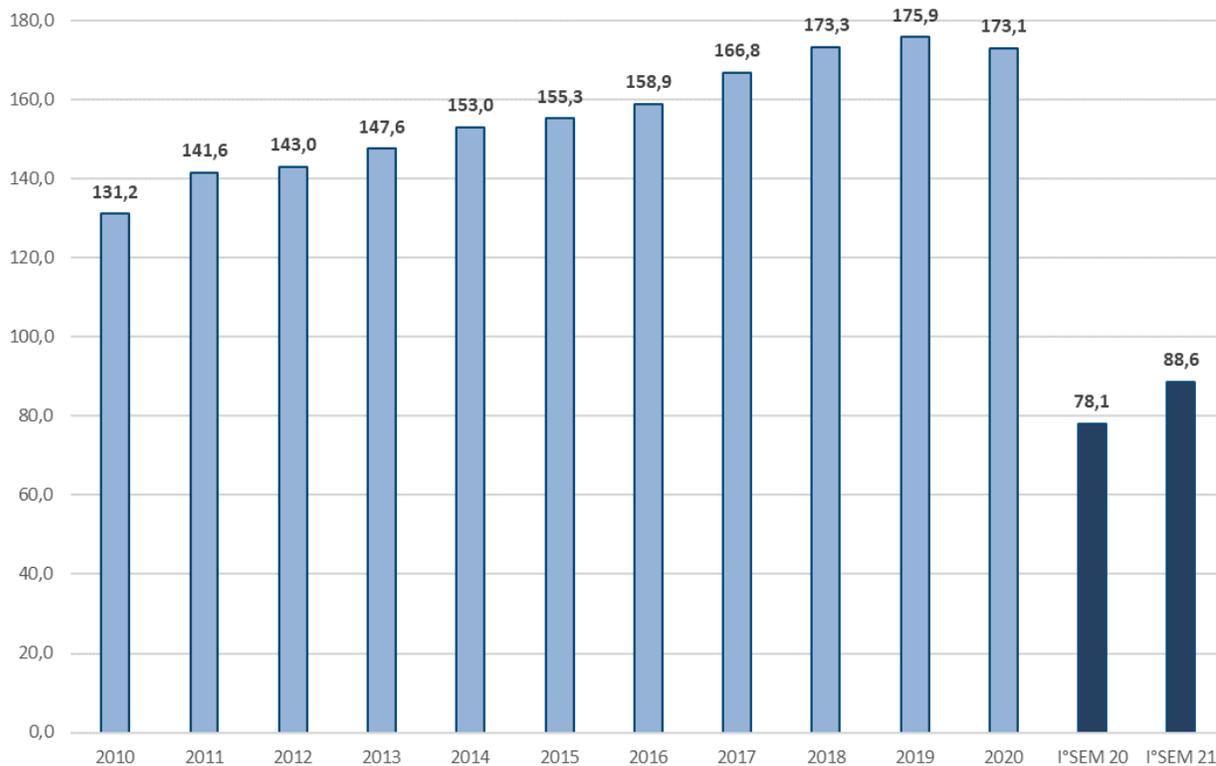
5. Tendenze dello shipping internazionale



5. Tendenze dello shipping internazionale

La forte ripresa economica che ha caratterizzato il I° semestre del 2021, si è concretizzata nella **crescita** del traffico mondiale di container, aumentato del **13,5%** rispetto al 2020, con un volume stimato in **88,6 Mio.Teu**.

traffico mondiale di container (Mln.Teu)



Fonte: stima DynaLiners su dati Container Trade Statistics

Var % mensile (anno/anno) del volume di container trasportati

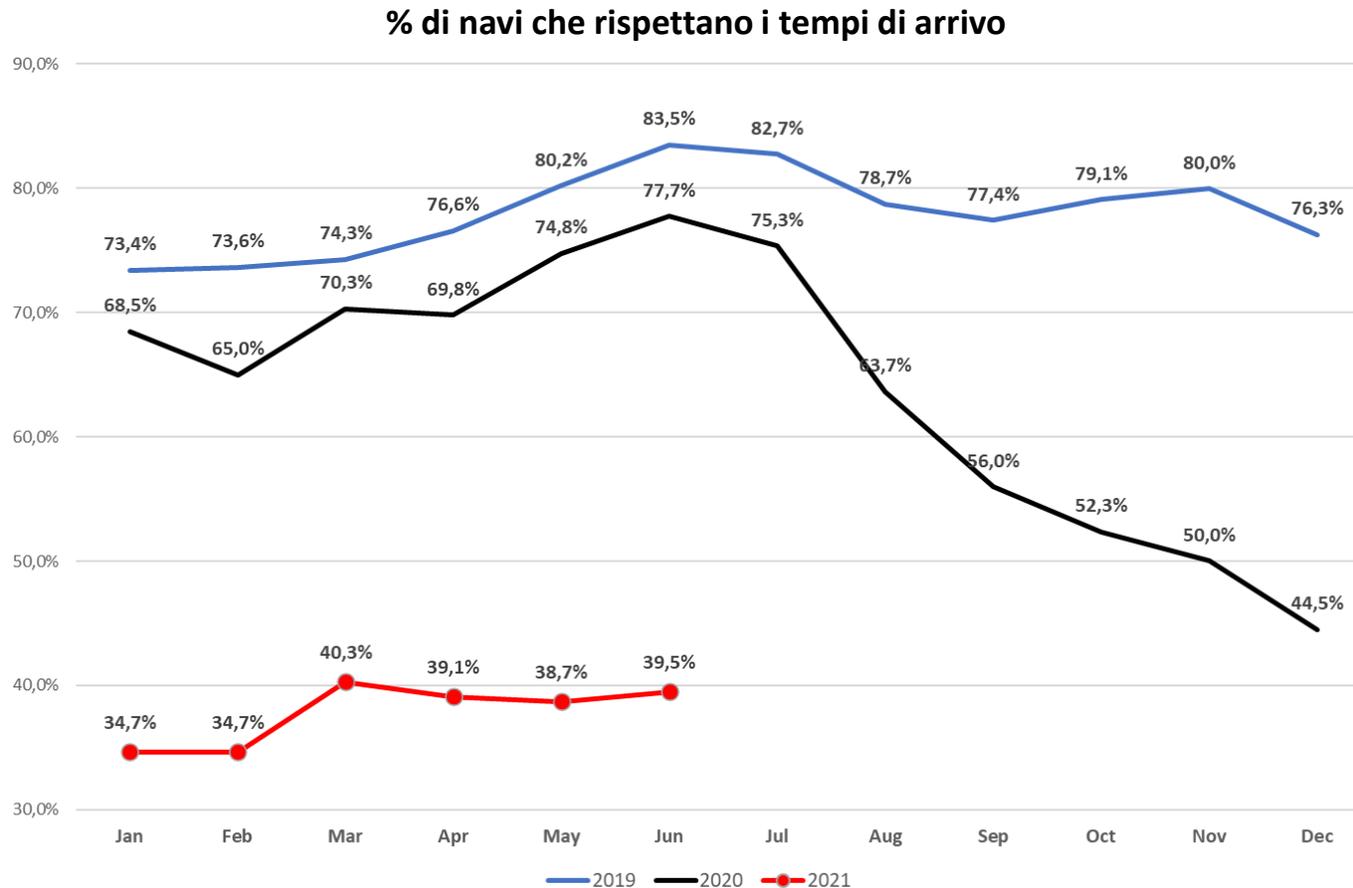


Fonte: bilancio semestrale di Hapag Lloyd su dati Container Trade Statistics



5. Tendenze dello shipping internazionale

Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo il settore dello shipping è il **mancato rispetto dei tempi di arrivo** delle navi nei vari porti, legati ai motivi accennati in precedenza: congestione, chiusure per lockdown, ecc. Secondo i dati di Sea-Intelligence, nel 2021, solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati, il restante 60% ha accumulato ritardi più o meno lunghi. Nell'ultima settimana di settembre, ad esempio, a livello mondiale, vi erano **242 navi in attesa**, di cui **154** all'ancora fuori dai porti di **Shanghai e Ningbo**.



Fonte: Issue 121 of Sea-Intelligence's Global Liner Performance (GLP) report

5. Tendenze dello shipping internazionale

Come già evidenziato, il **traffico container** (al netto delle attività di trasbordo e feeder), nel **I°SEM 2021**, è stimato in **88,6 milioni di Teu**, con un deciso aumento del **+13,5%** rispetto al 2020.

I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, in tutte le grandi aree geografiche, tranne il Nord America, che ha visto invece aumentare in modo deciso il numero dei container in entrata (+33,7%). A livello di trade regionali, da rilevare la forte crescita dell'America Latina (+13,9%) e del Far East (+10,2%).

Export/Import	2018	2019	2020	Var 20/19	1SEM 19	1SEM 20	1SEM 21	Var %
Inter continentale	110.966	111.641	110.157	-1,3%	55.084	50.566	58.771	16,2%
Infra regionale	56.822	58.547	57.991	-0,9%	28.587	27.519	29.877	8,6%
Totale	167.788	170.188	168.148	-1,2%	83.671	78.085	88.648	13,5%

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2018	2019	2020	Var 20/19	1SEM 19	1SEM 20	1SEM 21	Var %
Far East	52.475	52.237	52.204	-0,1%	25.498	22.681	28.563	25,9%
Europa	21.383	22.098	21.479	-2,8%	10.829	10.197	11.203	9,9%
Nord America	15.579	15.752	14.668	-6,9%	8.014	7.345	7.292	-0,7%
Australasia	2.424	2.358	2.225	-5,6%	1.252	1.169	1.205	3,1%
Medio Oriente/SCI	8.952	8.885	9.076	2,1%	4.393	4.079	5.096	24,9%
Africa Sub Sahara	2.883	2.961	2.939	-0,7%	1.457	1.424	1.592	11,8%
America Latina	7.270	7.350	7.566	2,9%	3.642	3.671	3.821	4,1%
Totale export	110.966	111.641	110.157	-1,3%	55.084	50.566	58.771	16,2%

Trade infraregioni	2018	2019	2020	Var 20/19	1SEM 19	1SEM 20	1SEM 21	Var %
Far East	42.408	43.437	43.072	-0,8%	21.138	20.292	22.362	10,2%
Europa	7.732	8.232	8.294	0,8%	4.180	4.094	4.416	7,9%
Nord America	319	331	298	-10,0%	179	147	146	-1,0%
Australasia	490	445	451	1,3%	216	214	195	-8,7%
Medio Oriente/SCI	3.783	3.947	3.977	0,8%	1.999	1.937	1.816	-6,3%
Africa Sub Sahara	266	312	318	1,9%	151	154	166	8,0%
America Latina	1.824	1.843	1.581	-14,2%	724	681	776	13,9%
Totale trade	56.822	58.547	57.991	-0,9%	28.587	27.519	29.877	8,6%

Import verso	2018	2019	2020	Var 20/19	1SEM 19	1SEM 20	1SEM 21	Var %
Far East	22.973	23.364	23.595	1,0%	11.531	11.397	11.471	0,6%
Europa	25.119	25.629	24.258	-5,3%	12.964	11.469	13.039	13,7%
Nord America	28.416	28.183	29.486	4,6%	13.691	12.626	16.880	33,7%
Australasia	4.107	3.909	4.039	3,3%	1.917	1.848	2.043	10,5%
Medio Oriente/SCI	14.054	14.125	12.975	-8,1%	7.058	6.164	6.690	8,5%
Africa Sub Sahara	7.112	7.383	7.183	-2,7%	3.520	3.248	3.661	12,7%
America Latina	9.185	9.048	8.621	-4,7%	4.404	3.814	4.987	30,8%
Totale import	110.966	111.641	110.157	-1,3%	55.084	50.566	58.771	16,2%

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

5. Tendenze dello shipping internazionale

Osservando la matrice degli scambi si conferma, quando detto in precedenza, ossia un aumento generalizzato dei flussi, tranne nel caso di alcune specifiche *trade lane* che coinvolgono il Nord America e l'Australia.

Data l'assoluta particolarità del 2020, è interessante anche confrontare il dato di traffico dei **primi sei mesi del 2021**, con quello dello **stesso periodo del 2019**.

In questo caso si nota un maggior numero di segni meno in varie *trade lane*, a significare che se la ripresa dei traffici c'è stata, come indicato dalla tabella precedente, in molte situazioni **non ha però ancora permesso** di recuperare i volumi degli anni pre-pandemia.

Ripartizione della capacità operativa per trade lane

Trade	%
Asia-Europa	21%
Asia-Nord America	21%
America Latina	12%
Intra-Asia	12%
Medio Oriente/SCI	11%
Africa	7%
Europa-Nord America	4%
Oceania	4%
Intra-Europa	4%
Altro o inattive	4%

Fonte: Alphaliner MM settembre 2021

Scambi % tra grandi aree geografiche

Gen-Giu 2021/ Gen-Giu 2020	REGIONE DI EXPORT							Tot import
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Far East	10,2%	3,7%	-7,5%	2,0%	5,4%	11,9%	3,9%	6,8%
Europa	16,6%	7,9%	-2,1%	-6,1%	29,6%	6,0%	1,6%	12,2%
Nord America	40,9%	19,2%	-1,2%	-0,5%	58,1%	26,2%	5,0%	33,3%
Australasia	10,1%	14,1%	0,9%	-8,7%	20,5%	24,5%	11,3%	8,5%
M.O./SCI	13,5%	2,3%	2,3%	18,5%	-6,3%	14,8%	0,5%	5,0%
Africa Sub Sahariana	11,0%	10,6%	12,9%	11,1%	18,3%	8,0%	22,0%	12,5%
America Latina	38,6%	26,6%	17,7%	4,9%	80,8%	57,4%	13,9%	28,2%
Tot export	18,5%	9,3%	-0,7%	1,3%	14,9%	11,4%	5,6%	13,5%

Gen-Giu 2021/ Gen-Giu 2019	REGIONE DI EXPORT							Tot import
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Far East	5,8%	0,9%	-10,4%	-2,7%	14,4%	16,5%	2,9%	3,6%
Europa	0,7%	5,6%	-10,8%	-15,8%	8,8%	3,5%	5,2%	1,8%
Nord America	29,7%	9,8%	-18,8%	-12,4%	32,1%	22,2%	4,0%	22,8%
Australasia	7,8%	6,8%	-7,1%	-9,6%	11,4%	0,2%	21,4%	4,9%
M.O./SCI	-4,9%	-5,2%	-13,1%	7,6%	-9,2%	2,8%	1,1%	-6,1%
Africa Sub Sahariana	-0,6%	4,4%	0,1%	-3,6%	11,0%	9,9%	31,7%	4,3%
America Latina	23,2%	13,2%	-2,5%	-8,8%	47,1%	1,3%	7,2%	12,4%
Tot export	9,2%	4,1%	-9,2%	-4,7%	8,1%	9,4%	5,3%	5,9%

Fonte: DynaLiners su dati CTS



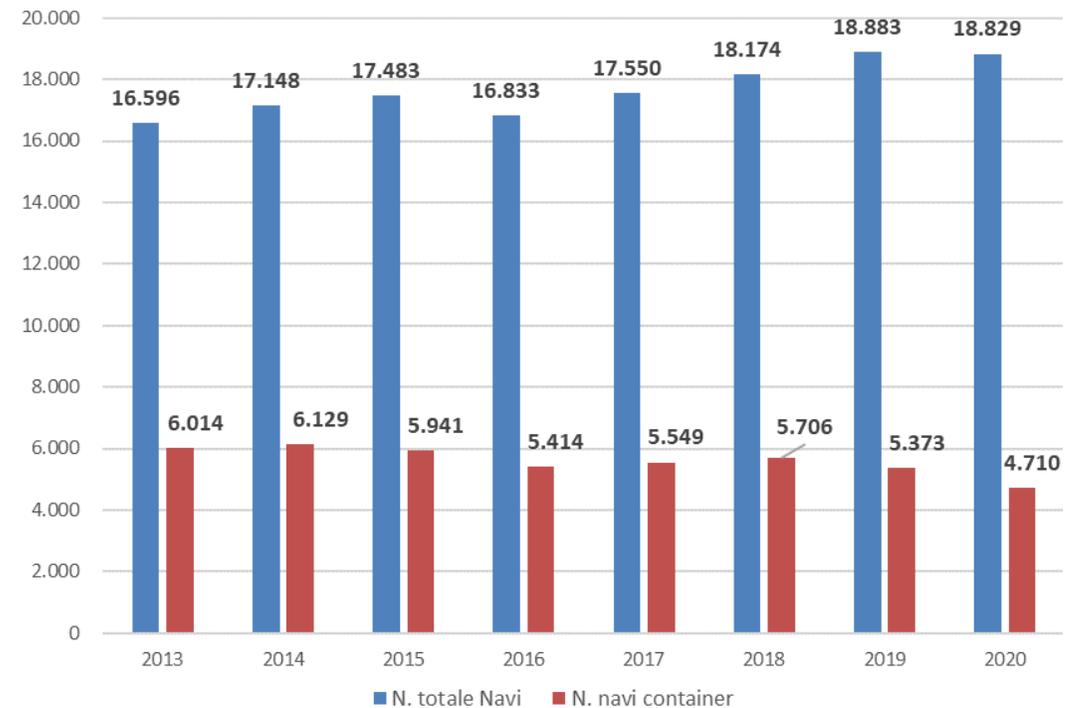
5. Tendenze dello shipping internazionale

Non sono ancora disponibili numeri dettagliati sui passaggi dal **Canale di Suez**. In una recente nota della *Suez Canal Authority* (l'ente che amministra il canale), vengono però forniti alcuni dati relativi al **primo semestre del 2021**. Un periodo senz'altro positivo per le attività di transito, nonostante il blocco di circa sei giorni causato a marzo dalla portacontainer *Ever Given* della compagnia taiwanese Evergreen.

Nel complesso, nei primi **sei mesi** sono passate **9.673** navi, contro le 9.546 dello stesso periodo del 2020 **(+1,3%)**. In particolare le **portacontainer** hanno visto una crescita del **9,7%**. L'aumento dei traffici ha garantito anche un cospicuo aumento dei ricavi, passati da 2,76 a **3,0 Mrd.US\$ (+8,6%)**.

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





5. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo la flessione dello scordo anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel I° semestre del corrente anno sono stati movimentati **3,945 Mln.Teu**, con un aumento del **10,9%** senza Gioia Tauro e del **4,6%** con Gioia Tauro. rispetto allo stesso periodo del 2020.

L'incremento ha riguardato tutti i porti, tranne **Gioia Tauro** (-9,3%) e **Trieste** (-3,2%). Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019).

Tra altri porti, significativo il recupero di **La Spezia** (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di **Genova** (+15,7%). I due porti liguri beneficiano verosimilmente del buon andamento dell'economia del Nord Italia, in particolare della Lombardia, della quale sono i porti di riferimento.

Movimentazione container nei porti italiani.

(Teu x 1000)

Porto	2018	2019	2020	Var. %	1°SEM20	1°SEM21	Var. %
Genova	2.609,1	2.615,4	2.352,8	-10,0%	1.144,6	1.324,0	15,7%
La Spezia	1.485,6	1.409,4	1.173,7	-16,7%	550,7	702,7	27,6%
Livorno	748,0	778,7	692,0	-11,1%	372,3	380,6	2,2%
Trieste	725,4	789,6	776,0	-1,7%	376,3	367,6	-2,3%
Napoli	563,1	681,9	643,5	-5,6%	323,2	326,4	1,0%
Venezia	632,3	593,1	528,7	-10,9%	264,3	255,8	-3,2%
Salerno	452,1	414,2	377,9	-8,8%	194,0	209,5	8,0%
Savona	65,3	54,5	146,1	167,8%	68,6	110,1	60,5%
Ravenna	216,3	218,1	194,9	-10,7%	99,2	109,2	10,1%
Ancona	159,1	176,2	158,7	-9,9%	77,5	76,3	-1,6%
Civitavecchia	108,4	112,2	106,7	-4,9%	53,6	48,3	-9,9%
Bari	68,3	82,6	71,2	-13,8%	33,9	35,0	3,2%
Cagliari	288,8	151,4	68,4	-54,8%	n.d.	n.d.	-
Tot senza Gioia T.	8.121,8	8.077,4	7.290,5	-9,7%	3.558,2	3.945,5	10,9%
Gioia Tauro	2.328,2	2.522,9	3.190,0	26,4%	1.597,9	1.448,7	-9,3%
Totale Italia	10.450,0	10.600,3	10.480,5	-1,1%	5.156,1	5.394,2	4,6%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoport

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel I° semestre del 2021, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, complessivamente, **10,9 Mio.Teu** con un aumento del **+6,6% rispetto al 2020**. In decisa crescita i porti spagnoli di **Barcellona** (+31%) e **Valencia** (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeciras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med.

Nello stesso periodo, i porti del **North Range** hanno evidenziato una crescita del **9,0%**, con **22,2 Mio.Teu** movimentati. La crescita del traffico, che ha riguardato tutti i porti, è stata particolarmente sostenuta in quelli di **Le Havre** (+43,2%) e **Brema** (+11,2%).

Movimentazione container nei porti del Mediterraneo (non italiani) e del Nord Europa.
(Teu x 1000)

Mediterraneo	2018	2019	2020	Var. %	1°SEM20	1°SEM21	Var. %
Pireo CT (GR)	4.409,2	5.648,1	5.437,5	-3,7%	2.370,9	2.409,4	1,6%
Valencia (ES)	5.182,7	5.439,8	5.428,3	-0,2%	2.535,4	2.830,8	11,7%
Algeciras (ES)	4.773,2	5.125,4	5.105,8	-0,4%	1.574,0	1.430,6	-9,1%
Suez Canal C.T (EG)	2.528,6	3.161,1	3.783,4	19,7%	1.739,7	1.770,8	1,8%
Barcellona (ES)	3.423,1	3.324,7	2.957,7	-11,0%	1.366,3	1.789,9	31,0%
Capodistria (SI)	988,5	959,4	945,0	-1,5%	478,7	512,8	7,1%
Fiume (HR)	260,4	305,1	344,1	12,8%	168,4	166,8	-0,9%
Tanger Med	3.472,5	4.801,7	5.771,2	20,2%	n.d.	n.d.	-
Totale	25.038,1	28.765,1	29.773,0	3,5%	10.233,4	10.911,1	6,6%

Nord Europa	2018	2019	2020	Var. %	1°SEM20	1°SEM21	Var. %
Rotterdam (NL)	14.512,7	14.810,8	14.350,0	-3,1%	7.002,0	7.612,0	8,7%
Anversa (BE)	11.100,4	11.860,2	12.023,1	1,4%	5.869,0	6.166,9	5,1%
Amburgo (DE)	8.730,0	9.274,2	8.527,0	-8,1%	4.107,4	4.333,3	5,5%
Brema (DE)	5.448,0	4.857,0	4.771,1	-1,8%	2.329,6	2.590,0	11,2%
Le Havre (FR)	2.884,0	2.767,0	2.349,3	-15,1%	1.028,0	1.472,0	43,2%
Zeebrugge (BE)	1.575,0	1.650,0	1.800,0	9,1%	n.d.	n.d.	-
Totale	44.250,1	45.219,2	43.820,5	-3,1%	20.336,0	22.174,2	9,0%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel primo semestre del 2021, la movimentazione nei seguenti 30 porti, tra i principali a livello mondiale, è stata di **214,8 Mln.Teu**, con un aumento sullo stesso periodo del 2020 del **12,5%**. Tra i porti più dinamici, quelli asiatici e quelli statunitensi, il cui traffico è trascinato verso l'alto dalla crescita degli scambi, sia con la Cina, sia con l'Europa.

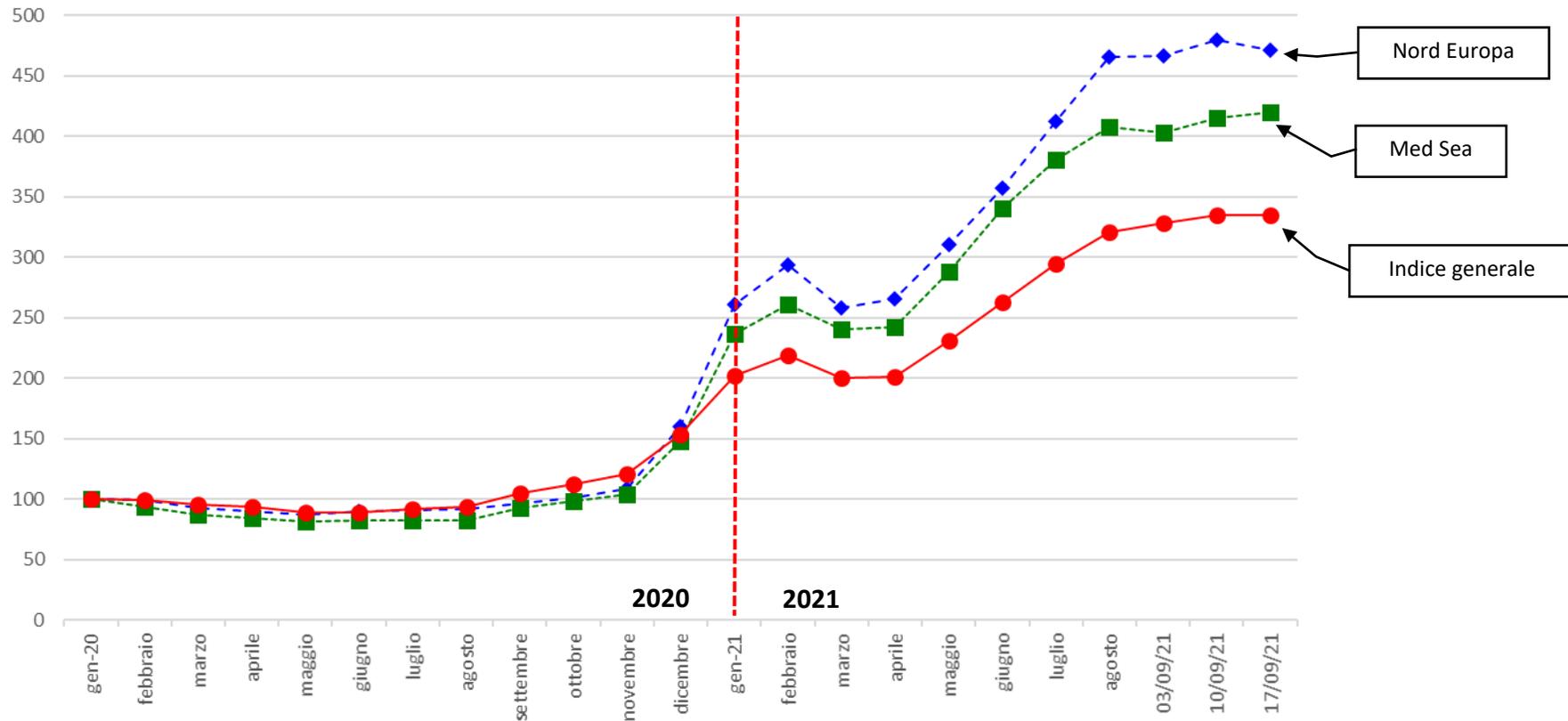
	Mondo	Paese	2017	2018	2019	2020	Var. %	1°SEM20	1°SEM21	Var. %
1	Shanghai	Cina	40.333.000	42.010.000	43.303.000	43.501.400	0,5%	20.060.000	22.945.000	14,4%
2	Singapore	Singapore	33.666.600	36.599.300	37.195.636	36.870.898	-0,9%	17.837.100	18.730.900	5,0%
3	Ningbo	Cina	24.600.000	26.350.000	27.535.000	28.734.300	4,4%	13.250.000	16.070.000	21,3%
4	Shenzhen	Cina	25.208.700	25.430.000	27.771.700	26.553.000	-4,4%	11.070.000	13.770.000	24,4%
5	Guangzhou	Cina	20.367.000	21.920.000	23.191.500	23.191.500	0,0%	10.760.000	11.770.000	9,4%
6	Qingdao	Cina	18.262.000	19.300.000	21.010.000	22.004.700	4,7%	10.330.000	11.660.000	12,9%
7	Busan	Sud Corea	20.472.800	21.591.900	21.992.000	21.813.073	-0,8%	10.746.000	11.391.599	6,0%
8	Tianjin	Cina	14.985.000	16.000.000	17.300.000	18.356.100	6,1%	8.580.000	10.297.000	20,0%
9	Hong Kong	Cina	20.770.000	19.596.000	18.303.000	17.961.000	-1,9%	8.610.000	8.769.000	1,8%
10	Rotterdam	Olanda	13.734.300	14.512.661	14.810.800	14.350.000	-3,1%	7.002.290	7.612.000	8,7%
11	Port Klang	Malaysia	11.978.466	12.315.700	13.580.700	13.243.741	-2,5%	5.987.500	7.004.232	17,0%
12	Dubai	EAU	15.366.880	14.954.000	14.111.000	13.486.000	-4,4%	6.673.000	6.900.000	3,4%
13	Anversa	Belgio	10.450.897	11.100.408	11.860.204	12.023.087	1,4%	5.869.002	6.166.900	5,1%
14	Xiamen	Cina	10.400.000	10.702.300	11.122.180	11.405.000	2,5%	5.290.000	5.890.000	11,3%
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	8.261.000	8.960.900	9.077.485	9.846.100	8,5%	4.641.880	5.560.024	19,8%
16	Los Angeles	USA	9.343.192	9.458.748	9.337.632	9.213.200	-1,3%	4.618.275	5.427.873	17,5%
17	Kaohsiung	Taiwan	10.271.020	10.445.730	10.428.634	9.621.700	-7,7%	4.848.532	4.946.429	2,0%
18	Long Beach	USA	7.544.507	8.091.023	7.632.000	8.113.300	6,3%	3.433.035	4.753.828	38,5%
19	New York	USA	6.710.817	7.179.800	7.471.131	7.585.819	1,5%	3.365.625	4.395.072	30,6%
20	Amburgo	Germania	8.815.469	8.730.000	9.274.215	8.527.000	-8,1%	4.107.433	4.333.341	5,5%
21	Laem Chabang	Thailandia	7.784.500	8.074.600	7.980.600	7.546.500	-5,4%	3.801.985	4.256.932	12,0%
22	Valencia	Spagna	4.832.156	5.182.665	5.439.827	5.415.000	-0,5%	2.535.423	2.830.826	11,7%
23	Savannah	USA	3.851.743	4.352.000	4.599.177	4.680.000	1,8%	2.091.401	2.740.543	31,0%
24	Yingkou	Cina	6.274.670	6.490.000	5.480.000	5.673.100	3,5%	2.640.000	2.640.000	0,0%
25	Brema	Germania	5.509.000	5.448.000	4.857.000	4.771.100	-1,8%	2.329.600	2.590.000	11,2%
26	Lianyungang	Cina	4.731.000	4.745.000	4.780.000	4.800.000	0,4%	2.380.000	2.480.000	4,2%
27	Rizhao	Cina	3.220.000	4.000.000	4.500.000	4.860.000	8,0%	2.230.000	2.450.000	9,9%
28	Pireo	Grecia	3.691.800	4.409.200	5.648.056	5.437.477	-3,7%	2.370.900	2.409.400	1,6%
29	Santos	Brasile	3.578.200	3.836.500	4.165.200	3.900.800	-6,3%	1.875.700	2.194.000	17,0%
30	Seattle/Tacoma	USA	3.702.174	3.797.626	3.775.303	3.320.400	-12,0%	1.564.263	1.860.175	18,9%
	Totale		378.716.891	395.584.061	407.532.980	406.805.295	-0,2%	190.898.944	214.845.074	12,5%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del CCFI (*China Containerized Freight Index*), nel periodo gennaio 2020 – 17 settembre 2021 (gennaio 2020= 100). 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 metà settembre 2021 essi hanno toccato quota **472** sulla tratta **Cina-Nord Europa** e **419** su quella **Cina-Mediterraneo**, mentre l'indice generale ha toccato quota **334**. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. Questa certa stabilità dovrebbe essere rafforzata dalla scelta di alcune compagnie (es. CM-CGM e Hapag Lloyd) di mantenere invariati i noli per i prossimi mesi.

I motivi dell'aumento dei noli sono stati già indicati nel precedente Fedespedit Outlook e fanno riferimento a vari fattori: dall'aumento della domanda di trasporto, alla carenza di container, alle politiche messe in atto dalle tre grandi alleanze tra compagnie di navigazione per sostenere i prezzi.



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 aree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).



5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2021 si consolida quanto ottenuto nel 2020, anno che ha segnato un deciso punto di svolta per le compagnie di navigazione, nonostante il calo dei traffici in volume. Nel primo semestre infatti, l'ulteriore e continua crescita dei noli e le misure di contenimento dei costi hanno permesso, da una parte significativi aumenti del fatturato, dall'altra più che ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20% del fatturato, con l'eccezione di Hyundai MM, la quale comunque migliora nettamente le sue performance rispetto al 2020.

Compagnia	Valuta	Ricavi			EBIT			Profitti			EBIT/Ricavi		Profitti/Ricavi	
		I°SEM 2020	I°SEM 2021	Var %	I°SEM 2020	I°SEM 2021	Var %	I°SEM 2020	I°SEM 2021	Var %	I°SEM 2020	I°SEM 2021	I°SEM 2020	I°SEM 2021
CMA CGM	Mln.US\$	14.190	23.129	63,0%	964	6.271	550,7%	253	5.694	2150,6%	6,8%	27,1%	1,8%	24,6%
Cosco SH	Mln.RMB	74.053	139.264	88,1%	2.798	47.694	1604,6%	1.938	42.870	2111,7%	3,8%	34,2%	2,6%	30,8%
Evergreen	Mln.TWD	87.346	189.920	117,4%	6.221	98.654	1485,8%	3.110	89.653	2783,0%	7,1%	51,9%	3,6%	47,2%
Hapag Lloyd	Mln.EUR	6.360	8.753	37,6%	511	2.893	466,1%	285	2.724	855,8%	8,0%	33,1%	4,5%	31,1%
Hyundai MM	Mln.KRW	2.688	5.335	98,4%	205	2.556	1146,8%	-37	365	-	7,6%	47,9%	-1,4%	6,8%
Maersk	Mln.US\$	18.568	26.669	43,6%	1.303	7.181	451,1%	652	6.463	891,3%	7,0%	26,9%	3,5%	24,2%
ONE (a)	Mln.US\$	2.736	5.776	111,1%	242	2.657	997,9%	167	2.559	14	8,8%	46,0%	6,1%	44,3%
OOCL	Mln.US\$	3.430	6.988	103,7%	161	2.866	1681,0%	102	2.811	2655,9%	4,7%	41,0%	3,0%	40,2%
Wan Hai	Mln.TWD	34.271	86.633	152,8%	2.719	41.819	1438,0%	1.779	33.772	1798,1%	7,9%	48,3%	5,2%	39,0%
Yang Ming (a)	Mln.TWD	34.642	62.282	79,8%	-1.554	29.378	-	-755	24.587	-	-4,5%	47,2%	-2,2%	39,5%
Zim	Mln.US\$	1.618	4.126	155,0%	96	1.846	1822,9%	13	1.478	10930,9%	5,9%	44,7%	0,8%	35,8%

a) I° trimestre

Fonte: bilanci aziendali



5. Tendenze dello shipping internazionale

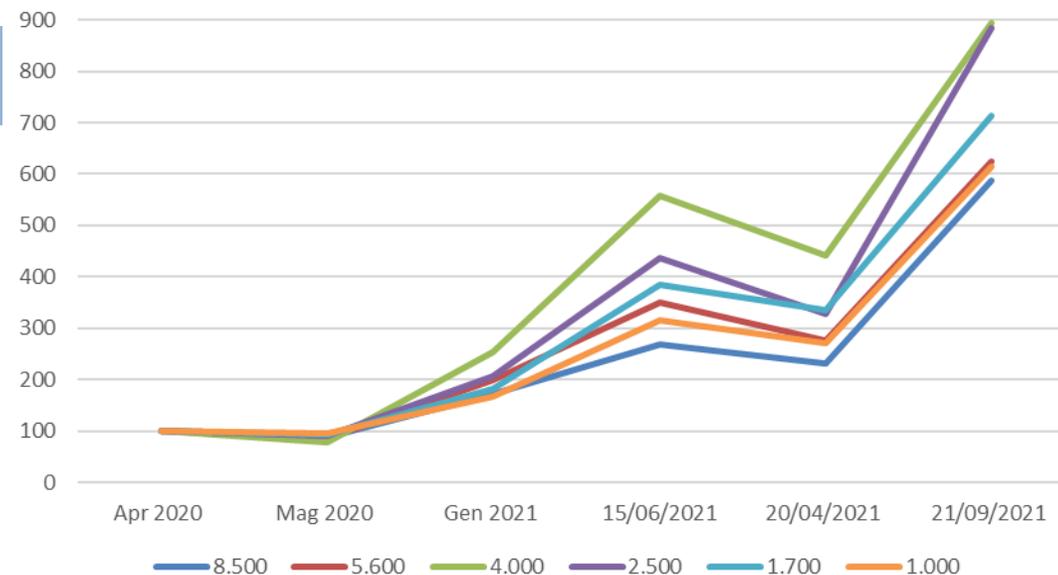
La forte crescita della domanda di trasporto è confermata indirettamente dai **prezzi medi (US\$/giorno) per il noleggio di navi portacontainer**, che hanno raggiunto valori tra i più alti negli ultimi anni. Secondo i dati forniti da: [Alphaliner](#) nel periodo che va da aprile 2020 a fine settembre 2021, i noli giornalieri hanno registrato aumenti fino a sei/sette volte il valore iniziale.

Al momento attuale sembra però che la dinamica ascendente abbia raggiunto il suo picco e possa stabilizzarsi, soprattutto per i contratti di charter di lungo periodo.

Prezzo medio giornaliero di noleggio per tipologia dimensionale di nave portacontainer

Teu	Apr 2020 (US\$/giorno)	Mag 2020 (US\$/giorno)	Gen 2021 (US\$/giorno)	15/06/2021 (US\$/giorno)	20/04/2021 (US\$/giorno)	21/09/2021 (US\$/giorno)	Var % Apr '20/Set '21
8.500	23.000	20.000	39.500	62.000	53.000	135.000	487,0%
5.600	16.000	13.500	32.000	56.000	44.000	100.000	525,0%
4.000	9.500	7.500	24.000	53.000	42.000	85.000	794,7%
2.500	8.250	7.500	17.000	36.000	27.000	73.000	784,8%
1.700	7.000	6.500	12.750	27.000	23.500	50.000	614,3%
1.000	5.700	5.400	9.500	18.000	15.500	35.000	514,0%

Fonte: Alphaliner

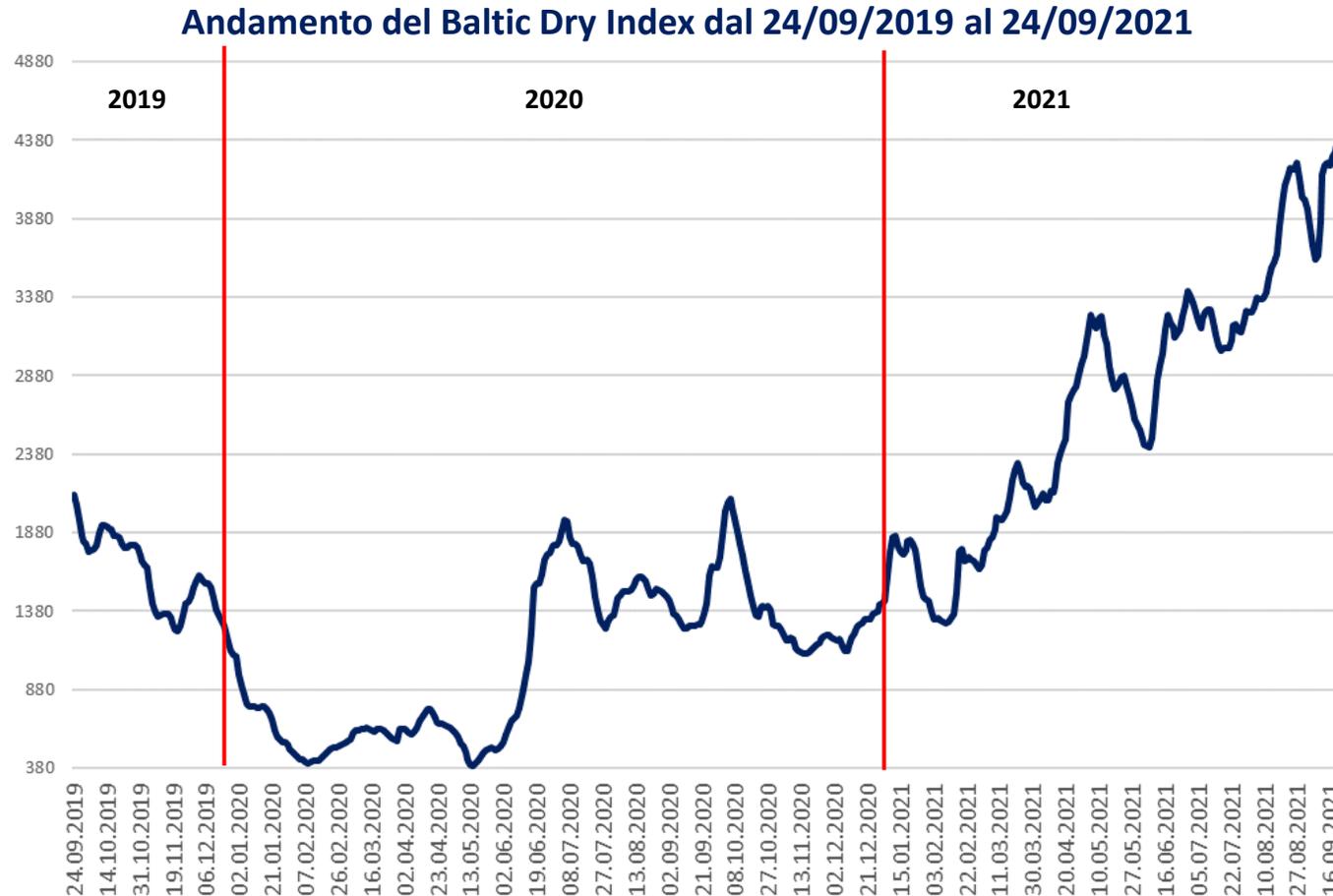




5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, da settembre 2019, al settembre 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 393 punti a metà maggio 2020, per poi risalire, a mano a mano che la situazione economica migliorava, fino ad un massimo di 4651 punti il 23 settembre.



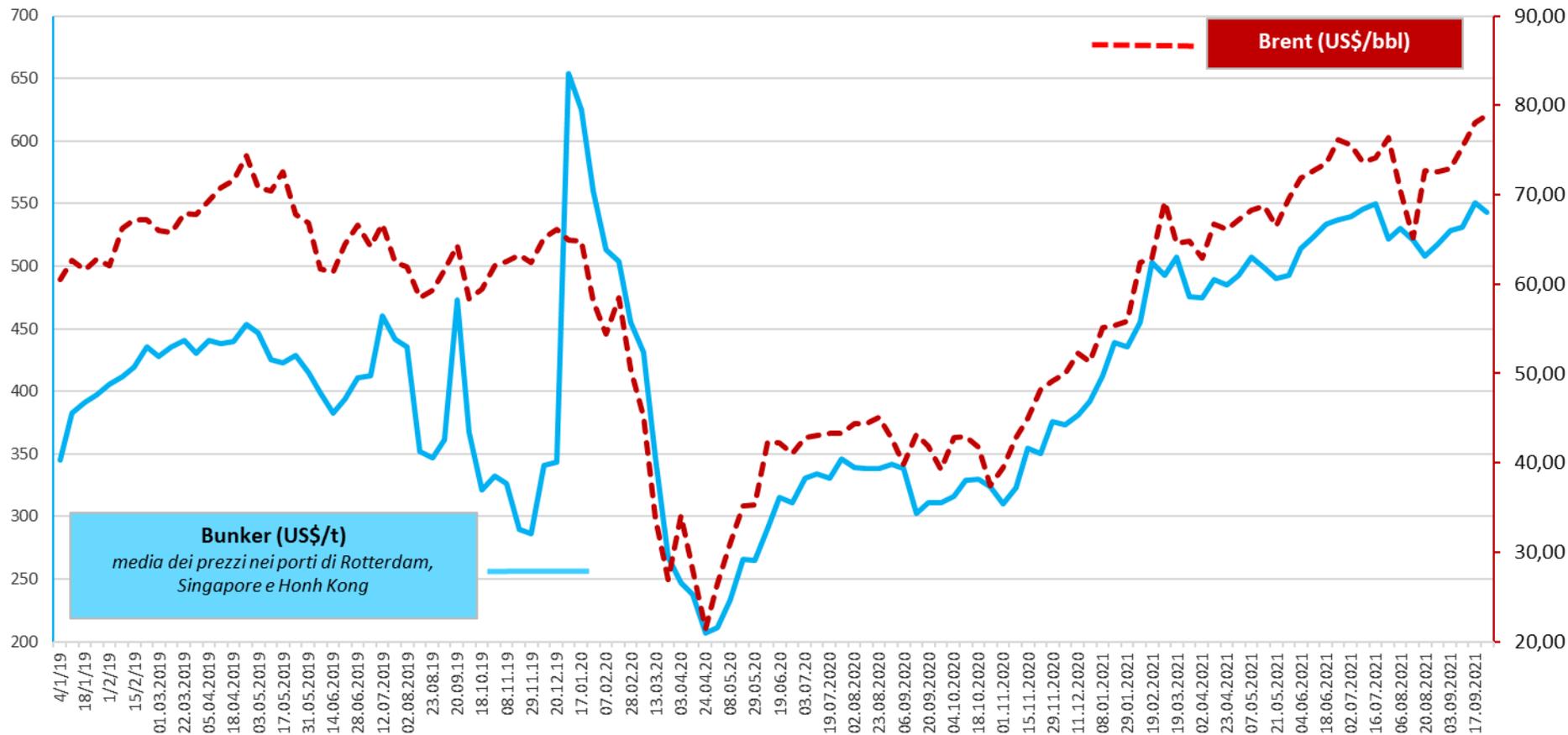
Fonte: Investing.com



5. Tendenze dello shipping internazionale

Come illustrato in precedenza, questi ultimi mesi sono stati caratterizzati dalla crescita, sui mercati internazionali, del prezzo delle materie prime, petrolio compreso. Quest'ultimo, dopo i minimi raggiunti nel 2020 (21,44 US\$/bbl), nei periodi più critici della pandemia (aprile-maggio 2020), è rapidamente risalito per toccare l'attuale massimo di 78,95 US\$/bbl (+268% sul minimo indicato).

Il bunker ha seguito naturalmente un'evoluzione simile, passando da un minimo di 200 US\$/t a maggio 2020 (media dei prezzi del bunker nei tre porti indicati), agli attuali 500-550 US\$/t, un aumento intorno al 160% in un solo anno, che ha contribuito anch'esso alla crescita dei noli.

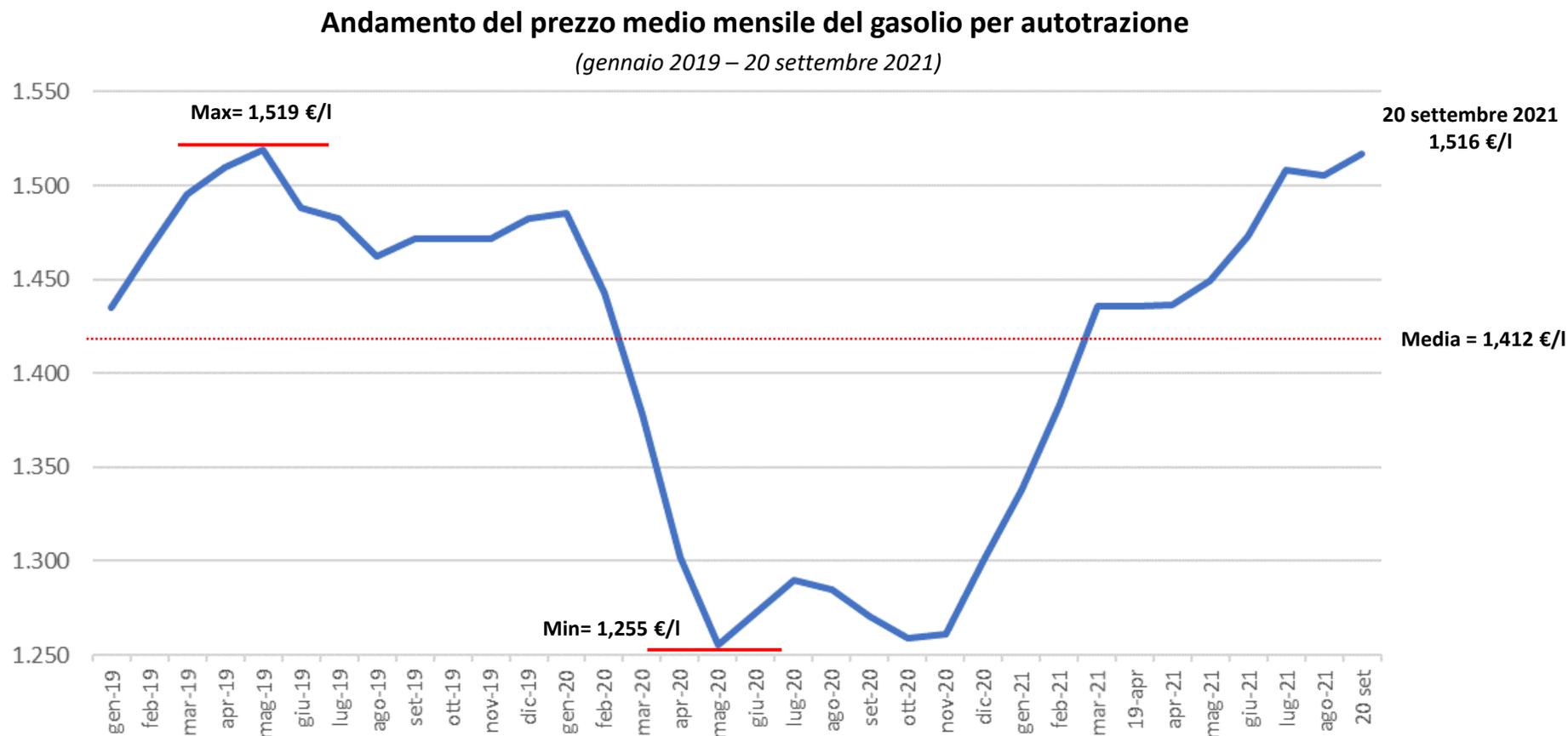


Fonte: DynaLiners, Investing.com



5. Tendenze dello shipping internazionale

L'aumento del prezzo del petrolio ha comportato la corrispondente crescita del prezzo del gasolio per autotrazione, il cui massimo, nel periodo considerato, è stato di 1,519 €/l 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 novembre del 2020, per raggiungere il nuovo massimo di 1,516 €/l il 20 settembre 2021.



Fonte: Ministero della transizione ecologica