

Fedespedi Economic Outlook. 21

Quadrimestrale di informazione economica

Milano, marzo 2023

- 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 autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale

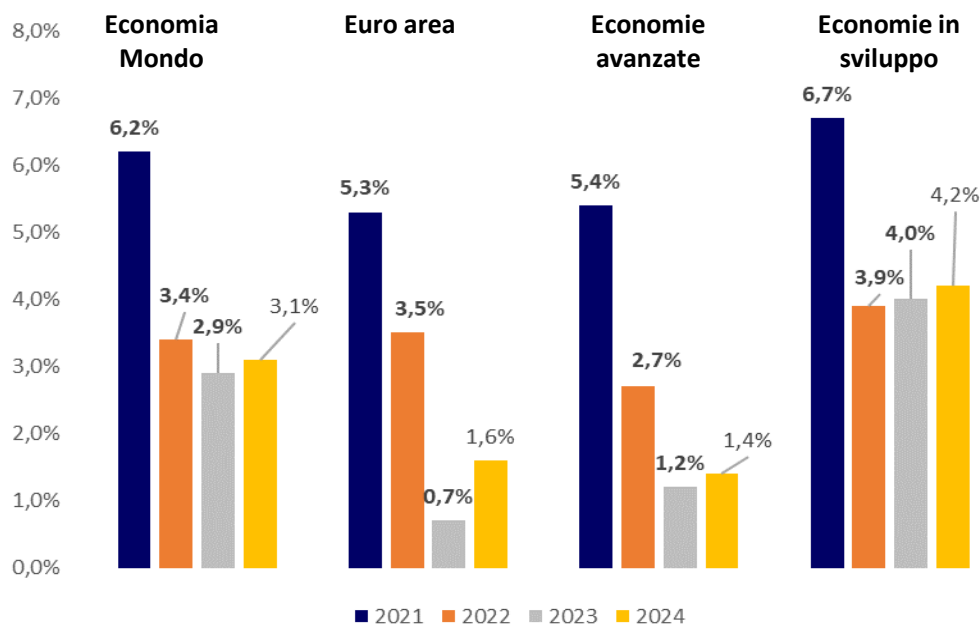
1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Nonostante i tanti fattori di crisi, che caratterizzano l'attuale fase internazionale, l'andamento dell'economia Mondo nel **2022 è stato meno negativo del previsto**. Sembra quasi che lo shock iniziale della guerra sia stato nel tempo in qualche modo metabolizzato, quantomeno sul piano economico, grazie anche ad adeguate contromisure (es. politiche di sostegno alle imprese e al consumo). **Più prudenti le previsioni per il 2023** a causa della persistente instabilità, in particolare di natura geopolitica, mentre la pressione sui prezzi dei beni energetici sembra essersi al momento attenuata, con effetti positivi sull'evoluzione dei prezzi al consumo, fortemente cresciuti soprattutto nel secondo semestre del 2022.

Per fronteggiare la forte spinta inflazionistica, la **Bce** dopo i precedenti interventi del 21 dicembre 2022 e dell'8 febbraio 2023, dal 22 marzo p.v. porterà il tasso sulle operazioni di rifinanziamento principali a del 3,50% (era 3,00%), quello per rifinanziamento marginale del 3,75% (era 3,25%) e sui depositi overnight 3,00% (era 2,50%).

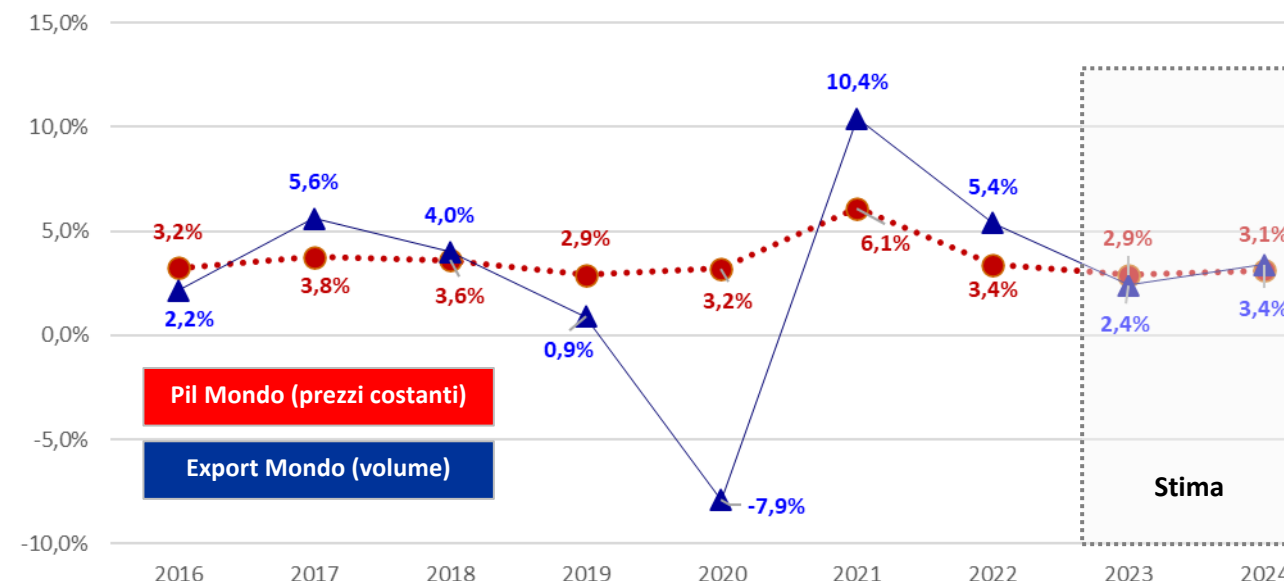
I vari fattori d'instabilità sopra citati, insieme al rialzo dei tassi, necessario per ridurre le spinte inflazionistiche, **incidono negativamente** sulle attività economiche, sia a causa delle incertezze che alimentano, sia per gli effetti sulle scelte di consumo e d'investimento.

Andamento del Pil per grandi aree economiche.

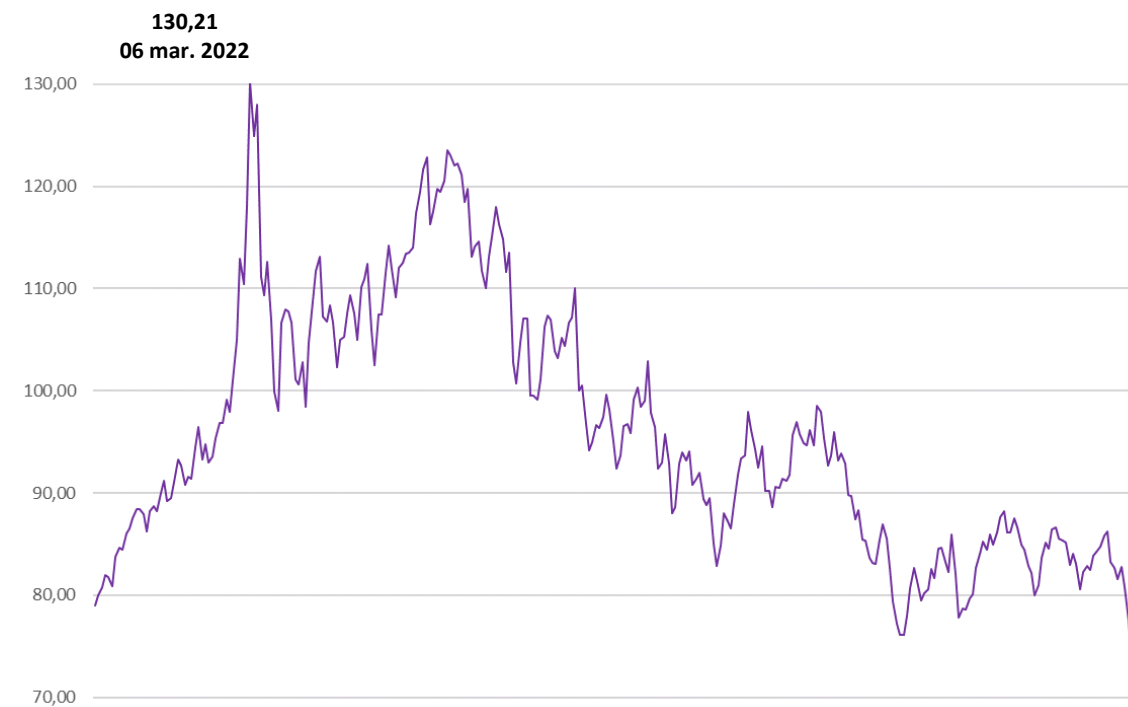


Fonte: FMI

Andamento del Pil Mondo ed export Mondo.



Fonte: FMI

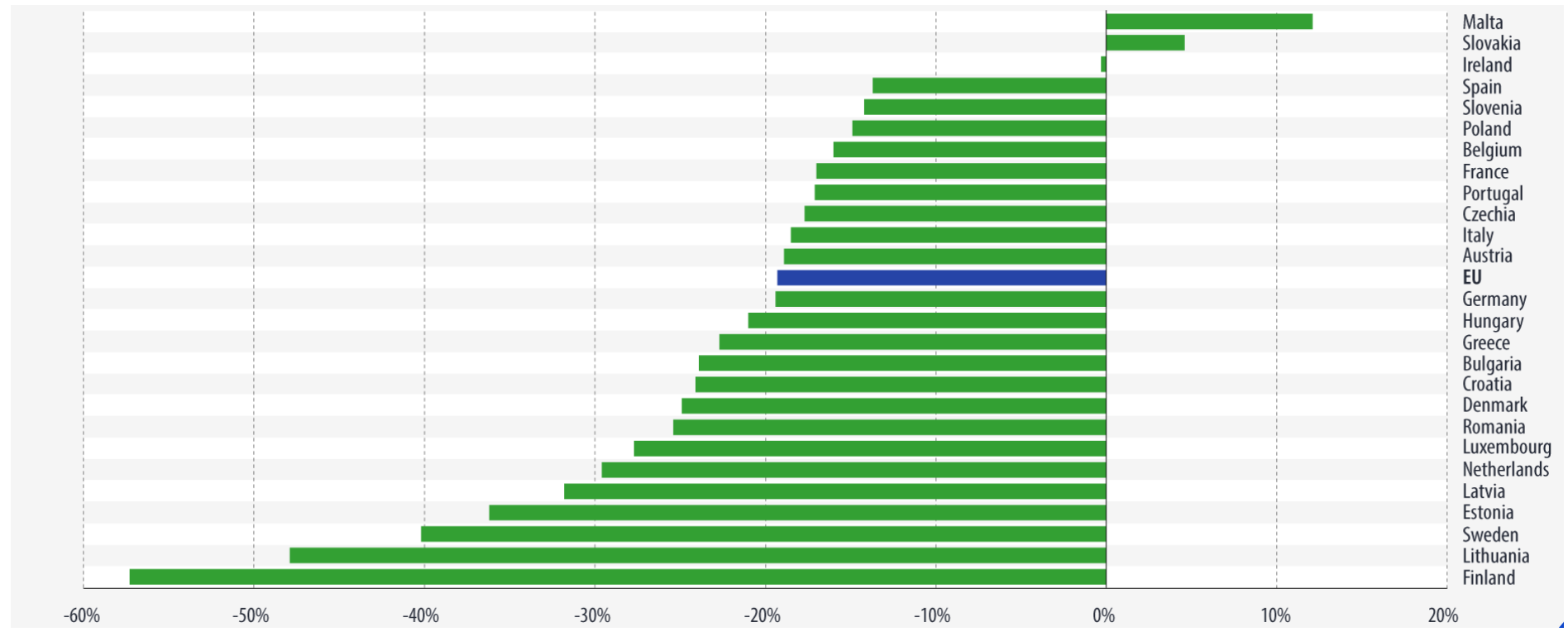


1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Il calo dei prezzi del gas naturale è anche il risultato della forte diminuzione della domanda dovuto, sia a contingenti fattori climatici (inverni più caldi), sia alle politiche ambientali tendenti a ridurre l'impiego dei combustibili fossili.

Secondo i dati Eurostat, il consumo nei paesi UE 27 nel periodo agosto 2022-marzo 2023, comparato con la media dei consumi dello stesso periodo dei 5 anni precedenti (2017-2022), è sceso del 19,3%, con punte superiori al 40% in paesi come Finlandia, Lituania e Svezia.

Riduzione % dei consumi di gas naturale nei paesi europei.
(agosto 2022-marzo 2023 vs media stesso periodo anni 2017-2022)



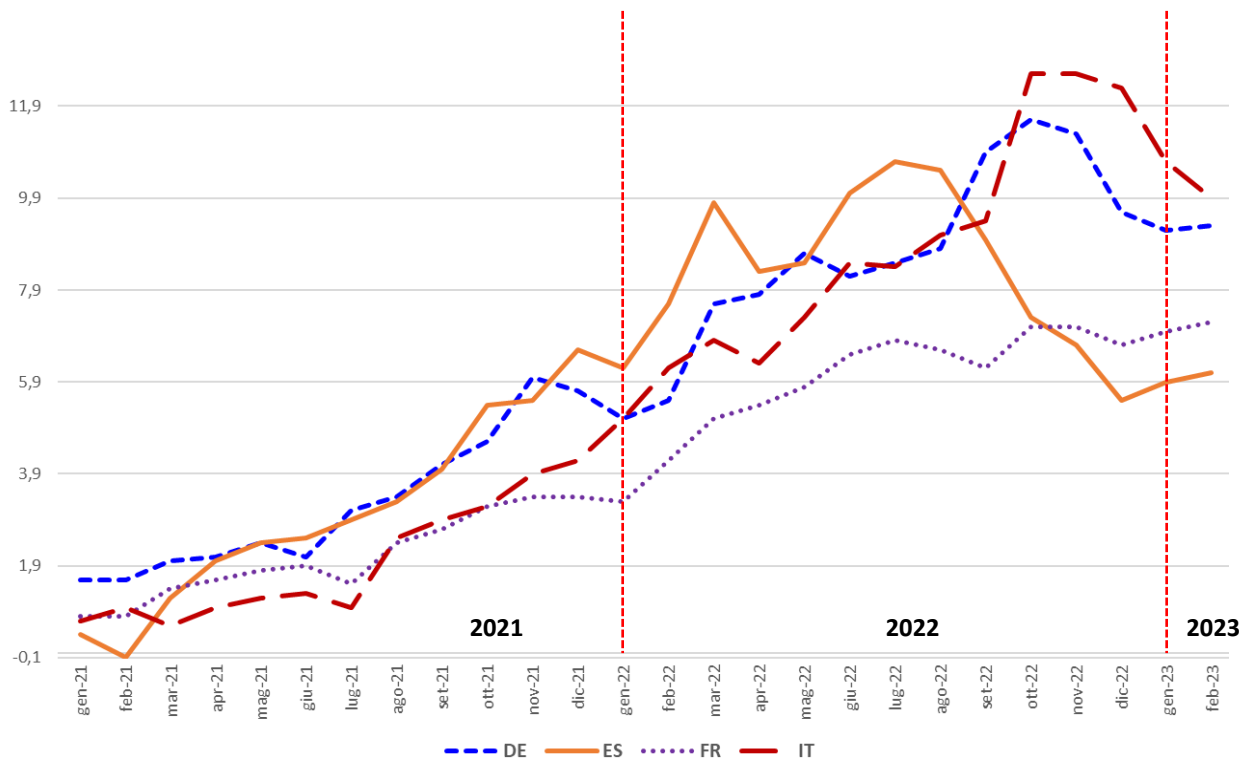
Fonte: Eurostat

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

L'insieme dei fenomeni in precedenza descritti ha comportato, come detto, una **forte crescita dei prezzi al consumo** in tutti i principali paesi europei. La spinta verso l'alto si è però ridotta a partire da ottobre 2022, sia per il ridimensionamento dei prezzi delle materie prime energetiche, sia per le politiche monetarie attivate dalle varie banche centrali (rialzo dei tassi).

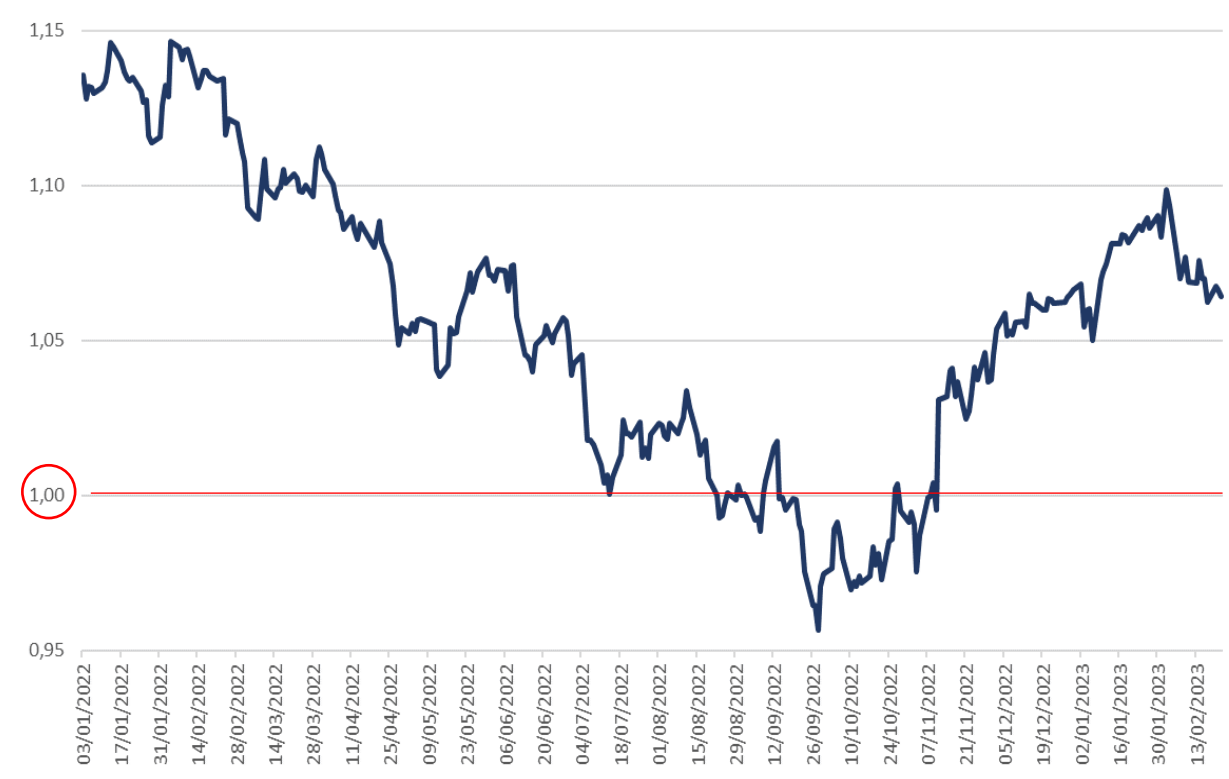
Per quanto riguarda il cambio USD/EUR, la moneta europea, dopo la significativa flessione nella prima metà del 2022, ha ripreso forza portandosi di nuovo al di sopra della parità, con quella statunitense.

Andamento % mensile dei prezzi al consumo (a/a).



Fonte: Eurostat

Tasso di cambio USD per 1 EUR



Fonte: Banca d'Italia

Dopo un 2022 di aumenti a doppia cifra dei prezzi di molte delle principali materie prime utilizzate dall'industria, si assiste ad una loro netta flessione, accentuata dalla già citata incertezza sulle prospettive economiche a breve, che ne hanno contratto la domanda.

Variazione % dei prezzi sui mercati internazionali (anno/anno)

Energia	Var % 1 anno
Crude Oil (USD/Bbl)	-15,7%
Brent (USD/Bbl)	-9,7%
Natural gas (USD/MMBbl)	-43,7%
Natural gas (TTF, EUR/kWh)	-46,2%
UK Gas (Gbp/thm)	-43,4%
Coal (USD/ton)	-12,2%

Legenda:

Bbl (barile)

MMBtu (milioni di Btu-British thermal unit)

t.oz (troy oncia)

Bu (bushel)

Thm (therm)

GBP (Sterlina britannica)

CNY (Renminbi cinese)

Fonte: Trading Economics

Industria	Var % 1 anno
Copper (USD/Lbs)	-11,3%
Steel (CNY/ton)	-9,6%
Iron Ore (USD/ton)	-5,1%
Lithium (CNY/ton)	-17,9%
Platinum (USD/t.oz)	-13,5%
Titanium (USD/Kg)	17,2%
Cobalt (USD/t)	-53,4%
Lead (USD/t)	-10,1%
Aluminum (USD/t)	-30,3%
Zinc (USD/t)	-18,0%
Nickel (USD/t)	5,4%
Molybdenum (USD/Kg)	119,4%
Palladium (USD/t.oz)	-41,4%
Rhodium (USD/t.oz)	-43,0%

Agricoltura	Var % 1 anno
Soybeans (USD/Bu)	-3,6%
Wheat (USD/Bu)	-16,2%
Coffee (USD/Lbs)	-20,0%
Sugar (USD/Lbs)	18,4%
Cotton (USD/Lbs)	-30,7%
Tea (USD/Kg)	-3,5%
Rice (USD/cwt)	10,9%
Sunflower Oil (USD/t)	-29,3%
Corn (USD/Bu)	-1,0%

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

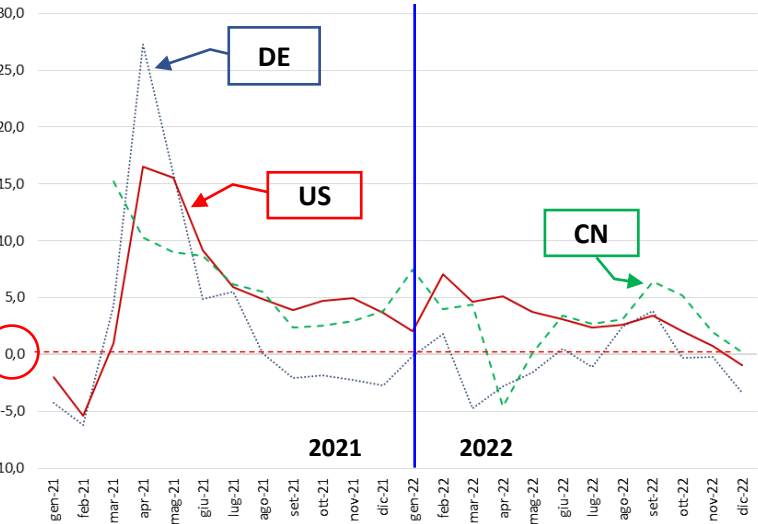
Il **Pil dell'UE27** nel **4° trimestre del 2022** ha registrato un aumento del **+1,8%** rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, mostrando i segni di un certo rallentamento.

Per il **2022**, grazie al buon andamento della prima parte dell'anno, si stima una crescita complessiva del **3,3%**, con un **forte ridimensionamento** però nel 2023 (+0,3%).

Va segnalato in positivo che l'**S&P Global PMI (Purchasing Manager Index) Flash** della produzione per l'Euro-zona (basato su un campione di oltre 5.000 aziende) ha segnato a febbraio 2023 un aumento, salendo a 52,3 punti dai 50,3 di gennaio. L'aumento è guidato soprattutto dal settore terziario (da 50,8 a 53,0), mentre la variazione di quello manifatturiero è stata più modesta (da 48,9 a 50,4).

L'andamento del PMI sembra segnalare un'evoluzione **meno negativa del previsto** dell'economia europea in questo inizio 2023.

Produzione manifatturiera: variazione % tendenziale (a/a)



Fonte: Destatis (DE), Federal Reserve Board (US), National Bureau of Statistics of China

PMI S&P Global Flash manifatturiero dell'Euro-zona



Fonte: S&P Global

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

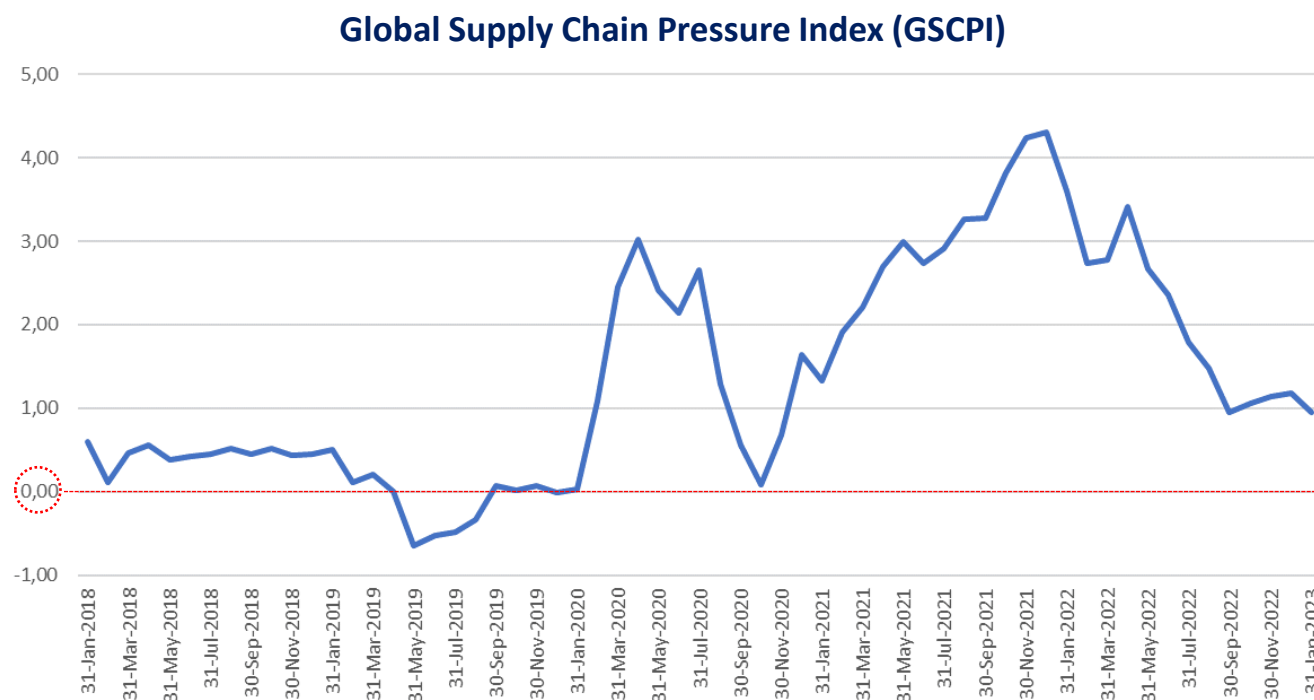
Fonte: Eurostat, OCSE, uffici statistici nazionali

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

La **Federal Reserve of New York** pubblica con cadenza mensile il **Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)**, un indice sintetico composto da una serie di indici normalmente utilizzati per misurare fenomeni diversi presenti nel settore dei trasporti e della logistica (es. Baltic Dry Index, Harpex index, Airfreight Cost Indexes del U.S. Bureau of Labor Statistics, ecc.) e relativi alle principali aree geografiche tra loro interconnesse, quali Cina, Giappone, Corea del Sud, Taiwan, Gran Bretagna e area euro.

L'indice composito dà una misura dei potenziali fattori d'interruzione (*potential disruptions affecting global supply chains*) e di conseguenza la pressione esercitata sull'andamento generale dell'economia (es. ritardi nei tempi di consegna possono determinare aumenti dei prezzi).

Dopo il forte peggioramento del 2021, dovuto alle conseguenze della pandemia, l'indice nel 2022 è progressivamente migliorato, salvo un picco a primavera, coincidente con le chiusure decise dalle autorità cinesi per la recrudescenza del Covid-19. A gennaio 2023, l'indice mostra un'ulteriore moderata flessione, dovuta alla riduzione dei tempi di consegna delle merci (*The largest contributing factors to supply chain pressures were declines in Korean delivery times, Chinese delivery times, and Euro Area backlogs*).



N.B.: la curva indica la distanza dal valore medio standardizzato (valore uguale a zero).

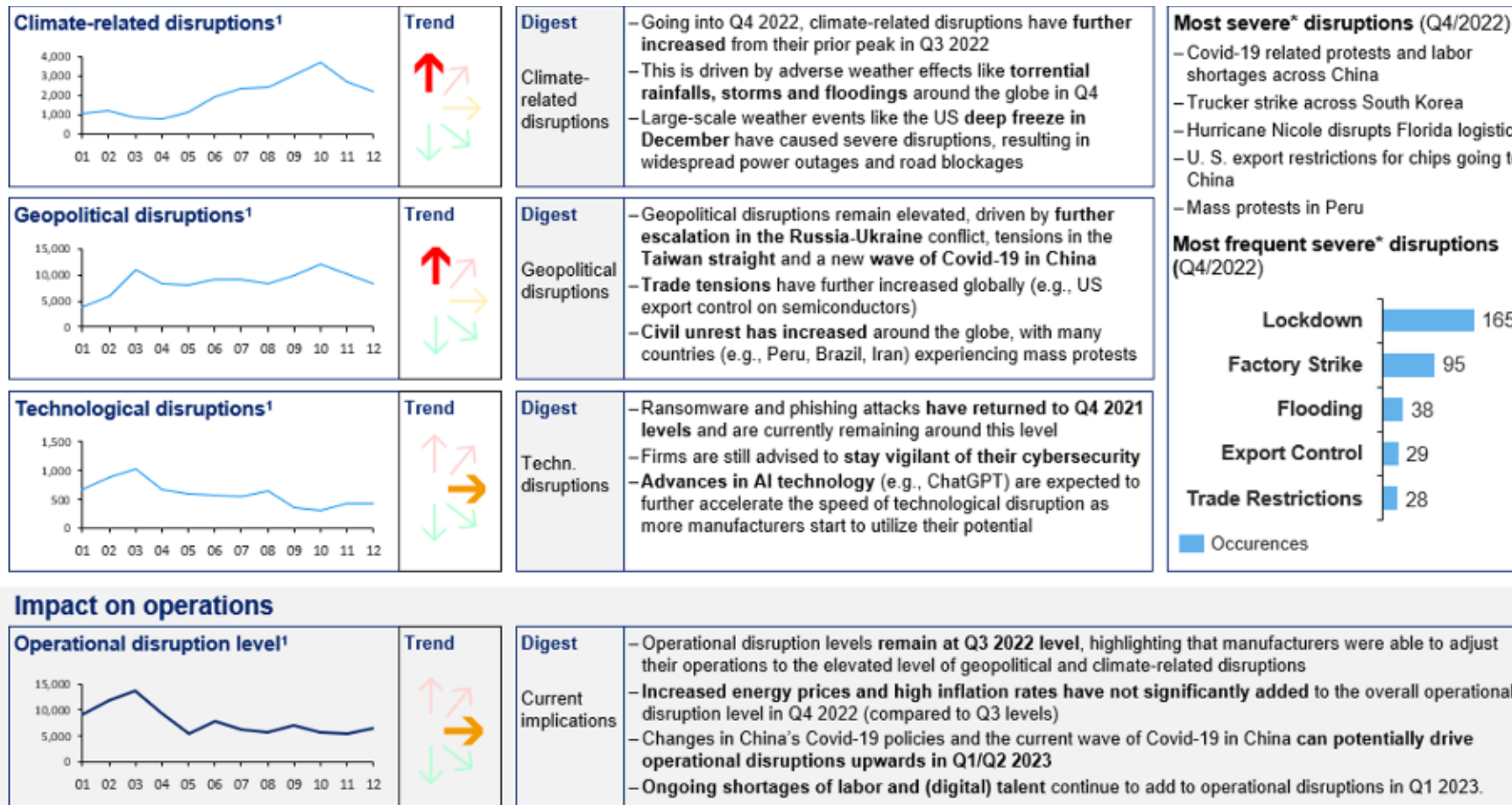
Fonte: Federal Reserve Bank of New York - Applied Macroeconomics and Econometrics Center (AMEC).

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

Il **WEF** (*World Economic Forum*), in collaborazione con AT Kearney, pubblica con cadenza trimestrale un bollettino (**Global Value Chain Barometer**) che monitora tre megatrend (clima, geopolitica, tecnologia) con un potenziale forte impatto sulle catene logistiche. Per ogni singolo megatrend viene fornita una breve descrizione degli eventi più significativi accaduti, o in atto, e in conclusione una breve sintesi del loro impatto sulle *supply chain* globali.

L'ultimo bollettino è stato pubblicato a **gennaio 2023** e vede in **crescita le minacce di tipo climatico e geopolitico**, mentre le conseguenze negative (*disruption*) a livello operativo (*Impact on operations*) rimangono nel complesso **stabili** rispetto a III° trimestre 2022.

Global Value Chain Barometer – Gennaio 2023



Fonte: World Economic Forum – AT Kearney

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 autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale



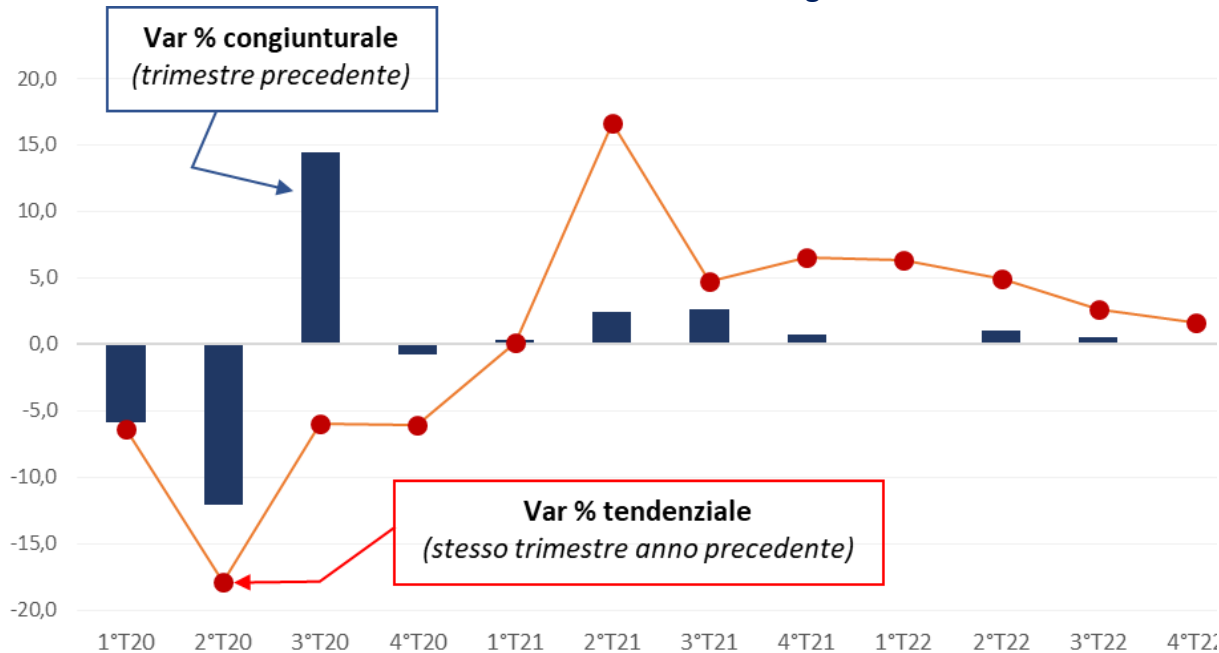
2. La situazione in Italia

Sulla base dei dati Istat, nel **2022** il Pil a prezzi correnti è salito del **6,8%**, mentre a valori concatenati, anno riferimento 2015, è aumentato del **3,7%** rispetto al 2021. Nel complesso, dopo l'anno della pandemia, il Pil reale italiano ha realizzato **un'ottima performance**, crescendo più del 10%, trascinato verso l'alto dalla dinamica dei consumi e dal commercio estero.

L'andamento del Pil ha evidenziato nel corso del 2022 un progressivo indebolimento congiunturale, passando da una crescita del +1,1% del II° trimestre, ad una flessione del -0,1% del IV trimestre, *a sintesi di una diminuzione del valore aggiunto dell'industria e di un aumento nel comparto dei servizi* (Fonte: Istat).

Le indagini sulla fiducia dei consumatori e delle imprese (**Economic Sentiment Indicator-ESI**), condotte dal Direttorato generale per gli affari economici e finanziari (DG ECFIN) della Commissione Europea, mostrano una **fiducia ancora in crescita da parte delle imprese** (indicazione coerente con l'S&P Global PMI), mentre è in calo quella dei consumatori.

Italia: andamento congiunturale e tendenziale del Pil.



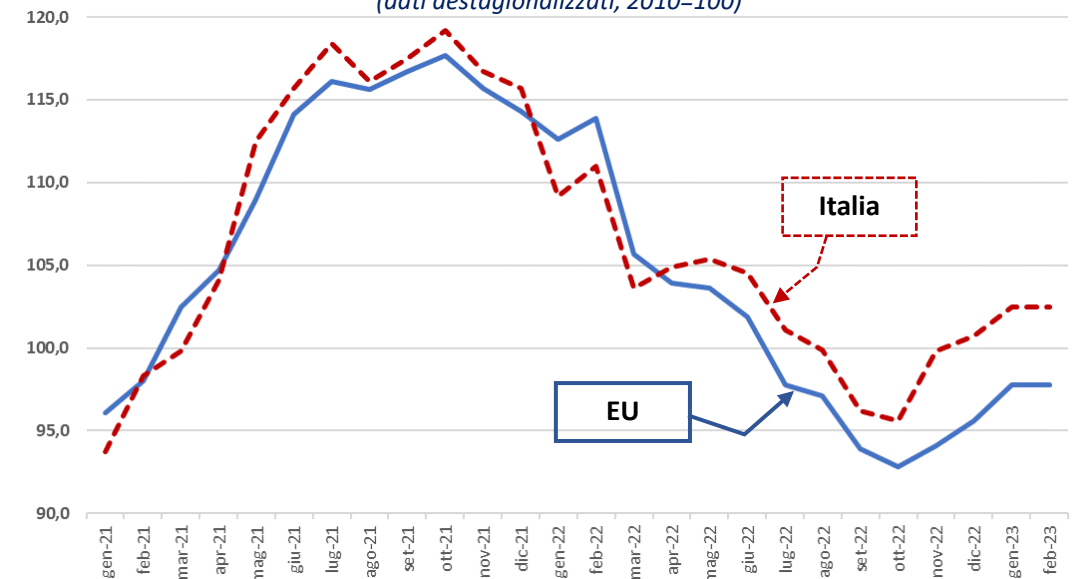
Fonte: Istat

Italia: conto economico delle risorse e degli impieghi, 2022.

AGGREGATI	Valori a prezzi correnti	Valori concatenati (anno di riferimento 2015)
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato	+6,8	+3,7
Importazioni di beni e servizi fob	+35,9	+11,8
Consumi finali nazionali	+10,6	+3,5
- Spesa delle famiglie residenti	+12,4	+4,6
- Spesa delle AP	+5,2	0,0
- Spesa delle ISP	+15,3	+9,8
Investimenti fissi lordi	+13,9	+9,4
Variazione delle scorte	-	-
Oggetti di valore	+21,4	+17,2
Esportazioni di beni e servizi fob	+21,4	+9,4

ESI Italia e Area euro

(dati destagionalizzati, 2010=100)



Fonte: Commissione europea - DG ECFIN

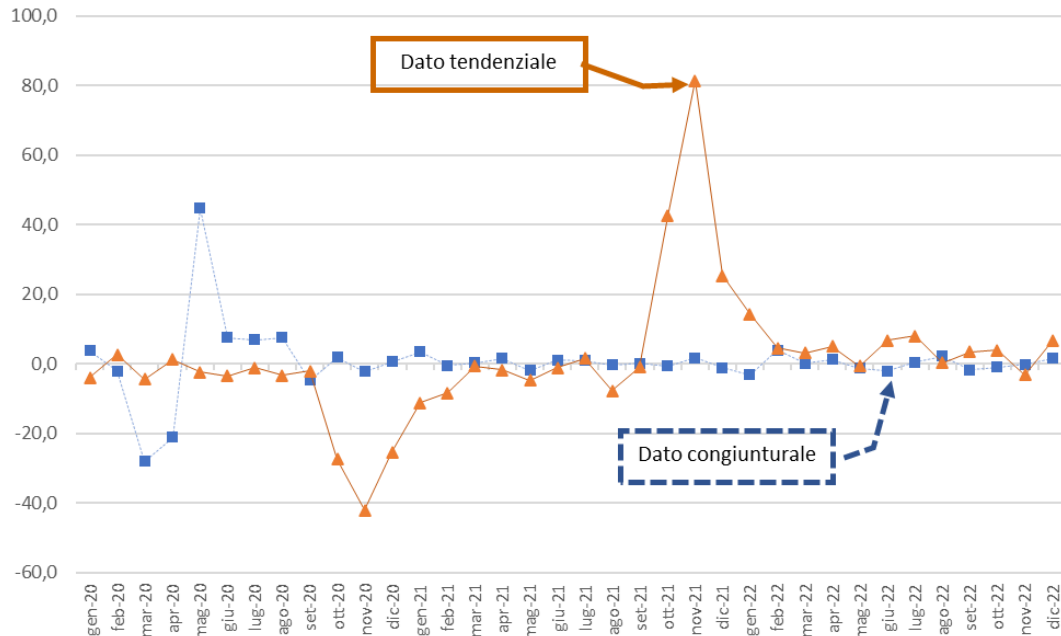


2. La situazione in Italia

Nel **2022**, la **produzione industriale** è aumentata dello **0,5%** rispetto al 2021, risultato di un aumento delle attività manifatturiere del **+0,8%** e di una flessione di quelle estrattive del **-4,3%**. L'attività industriale ha avuto un buon andamento nella prima parte dell'anno, per poi ridursi progressivamente nella seconda parte (**IV°TRIM/III°TRIM= -0,9%**).

I settori più dinamici nel periodo considerato sono stati quelli dell'*industria tessile, abbigliamento, pelli e accessori* (+8,1%), della *fabbricazione di coke e prodotti petroliferi* (+6,4%), della *farmaceutica* (+9,3%) e dell'*industria dell'elettronica* (7,7%).

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



Fonte: Istat

Produzione industriale: dicembre 2022.

SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA		Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
		dic 22 nov 22	ott22-dec22 lug22-set22	dic 22 dic 21	anno 22 anno 21
B	Attività estrattiva	-3,4	-3,9	-5,7	-4,3
C	Attività manifatturiere	+1,7	-0,4	+2,0	+0,8
CA	Industrie alimentari, bevande e tabacco	+1,2	-2,1	-1,2	+1,2
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	+1,6	-1,4	+4,8	+8,1
CC	Industria del legno, della carta e stampa	-0,8	-3,9	-15,0	-2,4
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	+4,0	-3,6	+3,3	+6,4
CE	Fabbricazioni di prodotti chimici	-2,0	+0,5	-11,6	-3,8
CF	Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	+11,6	+2,9	+18,1	+9,3
CG	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-0,3	+1,9	-8,1	-4,8
CH	Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	-1,2	-1,1	-6,1	-4,8
CI	Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	-0,4	+0,4	+9,9	+7,7
CJ	Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	+17,2	+3,8	+27,4	-0,6
CK	Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	+4,1	+2,2	+13,5	+3,4
CL	Fabbricazione di mezzi di trasporto	+2,7	+3,1	+13,6	+2,9
CM	Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	-0,6	-0,3	+1,2	+0,8
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria	+2,5	-6,2	-13,8	-1,9
Totale		+1,6	-0,9	+0,1	+0,5



2. La situazione in Italia

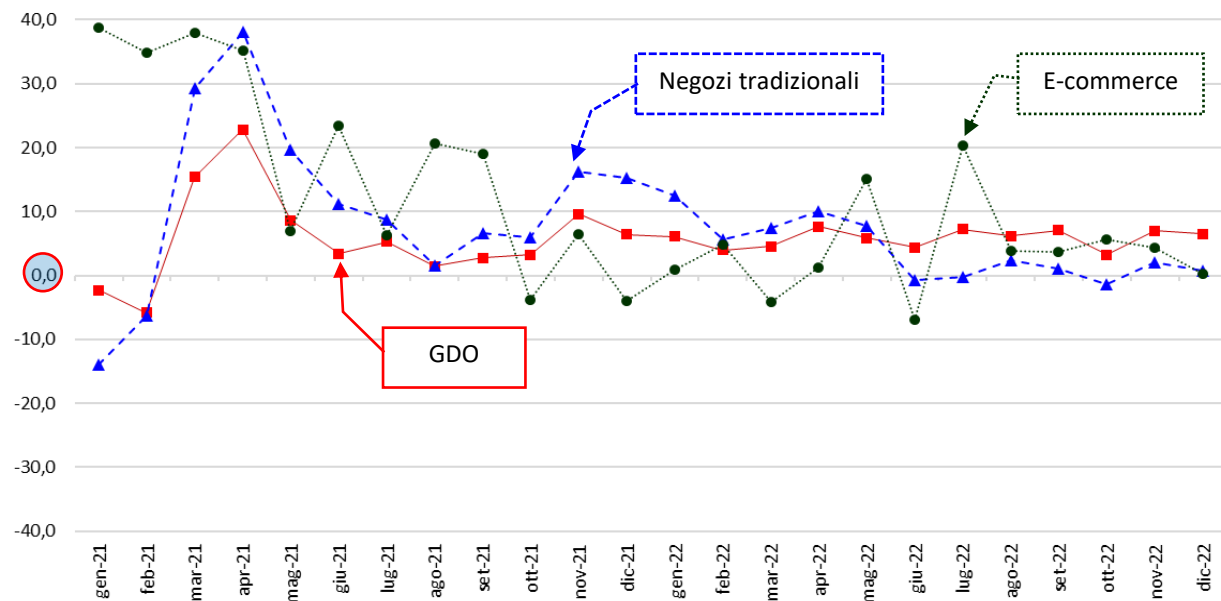
Nel mese di **gennaio 2023** i prezzi al consumo sono aumentati dello **0,2%** su base mensile e del **10,1%** su base annua, rispetto al +11,6% di dicembre 2022.

La flessione del tasso d'inflazione è imputabile soprattutto al rallentamento del trend di crescita dei prezzi dei prodotti petroliferi sui mercati internazionali e di conseguenza su quelli interni.

A **dicembre 2022** le vendite al dettaglio sono diminuite dello **0,2% in valore** e dello **0,7% in volume** rispetto a novembre 2022, mentre sono aumentate **3,4% in valore** e diminuite **in volume (-4,4%)** rispetto allo stesso mese del 2021. Le vendite di **beni alimentari** sono aumentate del **+5,6% in valore**, mentre **in volume** sono diminuite del **-6,6%**. Stessa dinamica per le vendite dei prodotti **non alimentari**: **+1,7% in valore**, **-3,1% in volume**.

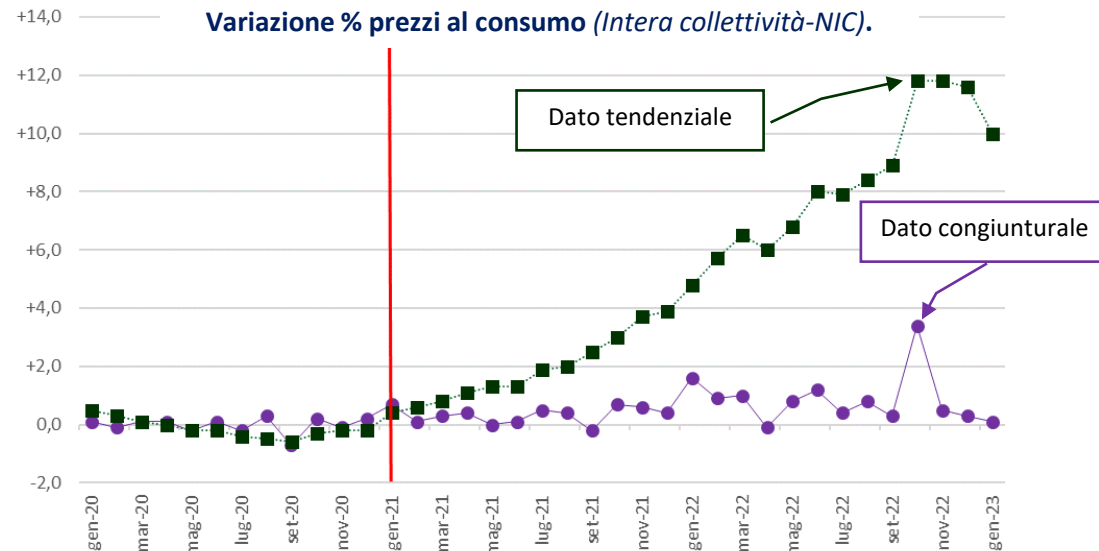
Le **vendite on-line**, il cui peso come modalità di acquisto tende a crescere, sono caratterizzate da forti oscillazioni, anche con periodicità mensile.

Valore delle vendite del commercio al dettaglio per forma distributiva
(Variazioni tendenziali, base 2015=100)

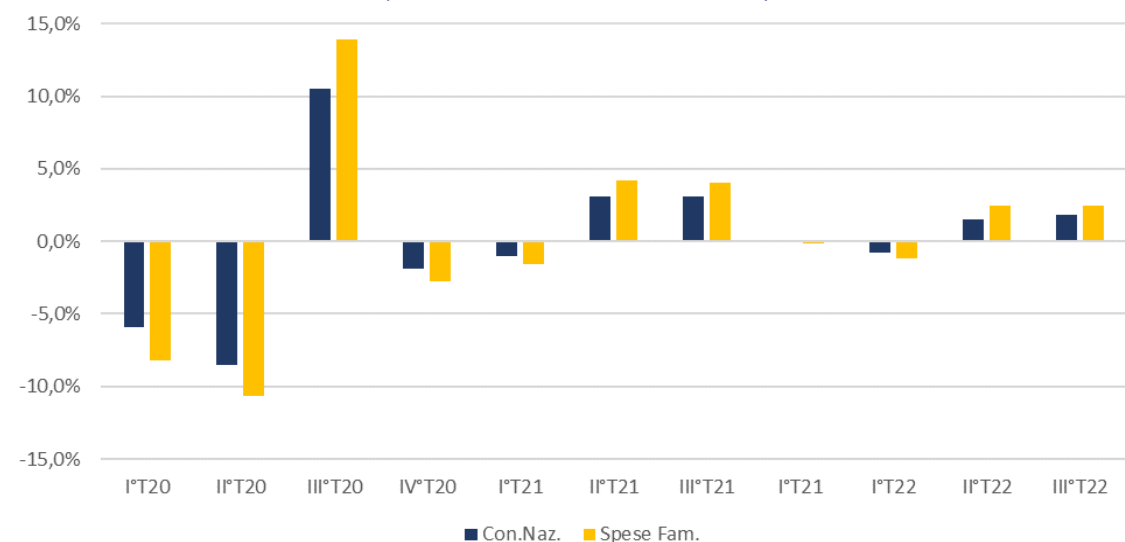


Fonte: Istat

Variazione % prezzi al consumo (Intera collettività-NIC).



Variazione % dei consumi nazionali e della spesa delle famiglie residenti
(Valori concatenati, base 2015=100)





2. La situazione in Italia

Il buon andamento dell'economia ha avuto effetti positivi anche sulle dinamiche occupazionali. La forza lavoro è progressivamente aumentata, portando il **tasso di attività** (rapporto tra forza lavoro e popolazione di riferimento) ai suoi **massimi storici** (66,1%).

Nel periodo gennaio 2022 – gennaio 2023, l'**occupazione è cresciuta di circa 460mila unità**, grazie all'aumento dei permanenti (+464mila) e degli indipendenti (+42mila), mentre diminuiscono quelli a termine (-47mila).

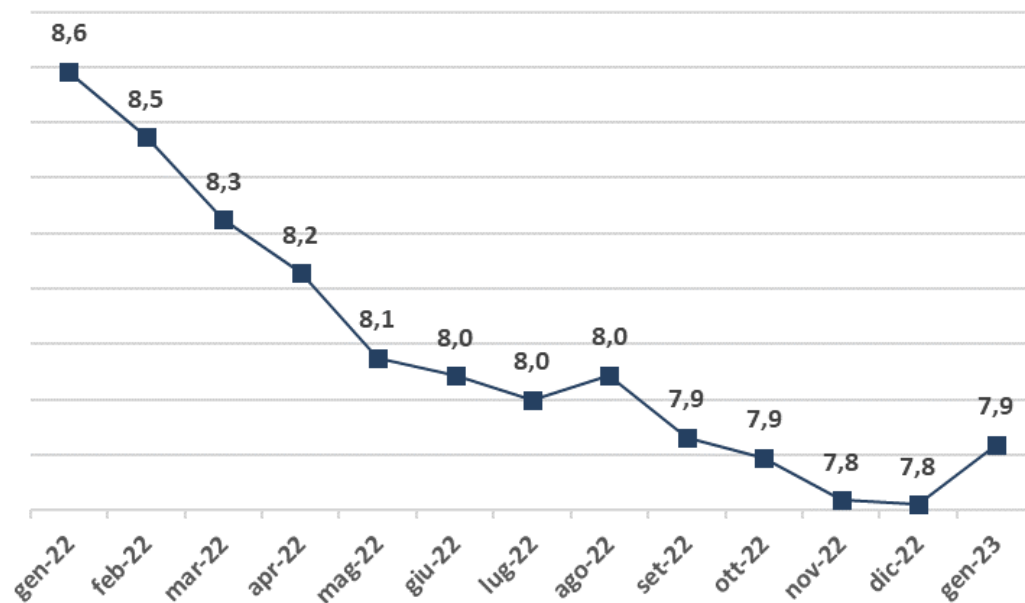
In flessione il numero dei disoccupati, passati da 2,142 milioni di gennaio 2022 (erano 2,495 a gennaio 2021) a 1,999 milioni a gennaio 2023, in leggero aumento su dicembre (+34mila).

Forze lavoro, occupati e disoccupati (x'000 unità).

Periodo	Forze lavoro	Occupati	Disoccupati
gen-22	24.992	22.850	2.142
feb-22	25.069	22.950	2.118
mar-22	25.140	23.053	2.087
apr-22	25.131	23.068	2.063
mag-22	25.119	23.097	2.023
giu-22	25.257	23.232	2.025
lug-22	25.154	23.148	2.007
ago-22	25.093	23.080	2.013
set-22	25.143	23.156	1.988
ott-22	25.226	23.241	1.985
nov-22	25.193	23.229	1.964
dic-22	25.239	23.274	1.965
gen-23	25.307	23.309	1.999

Fonte: Istat

Tasso % di disoccupazione, gennaio 2022-gennaio 2023

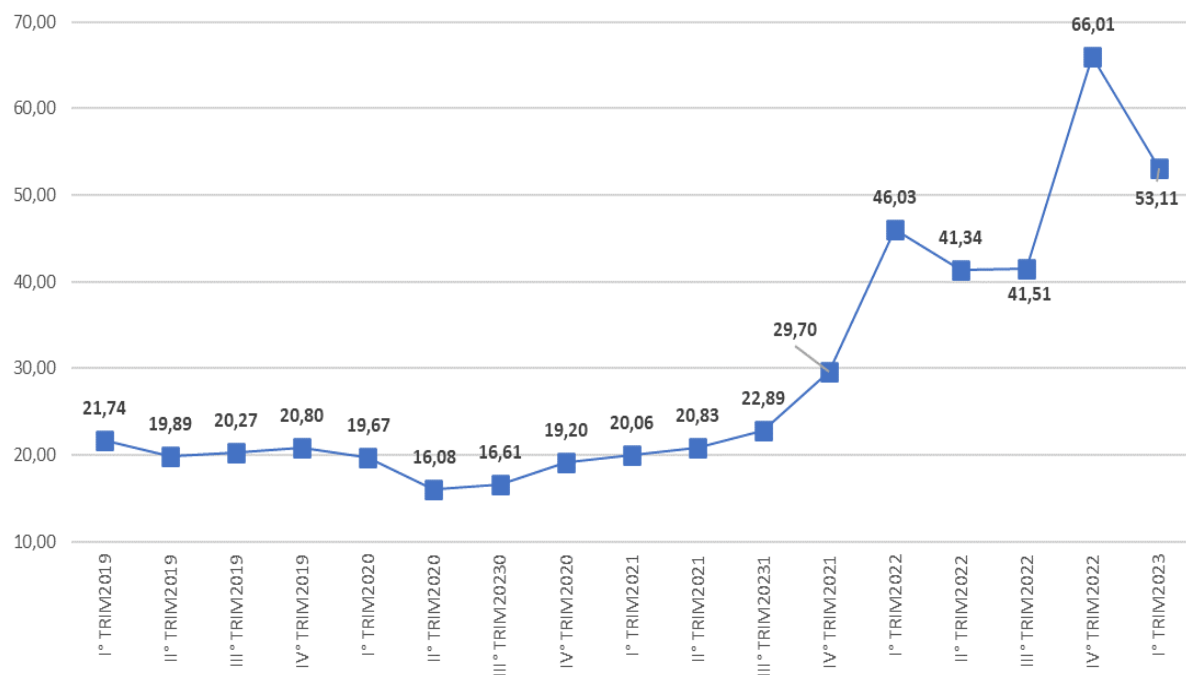




2. La situazione in Italia

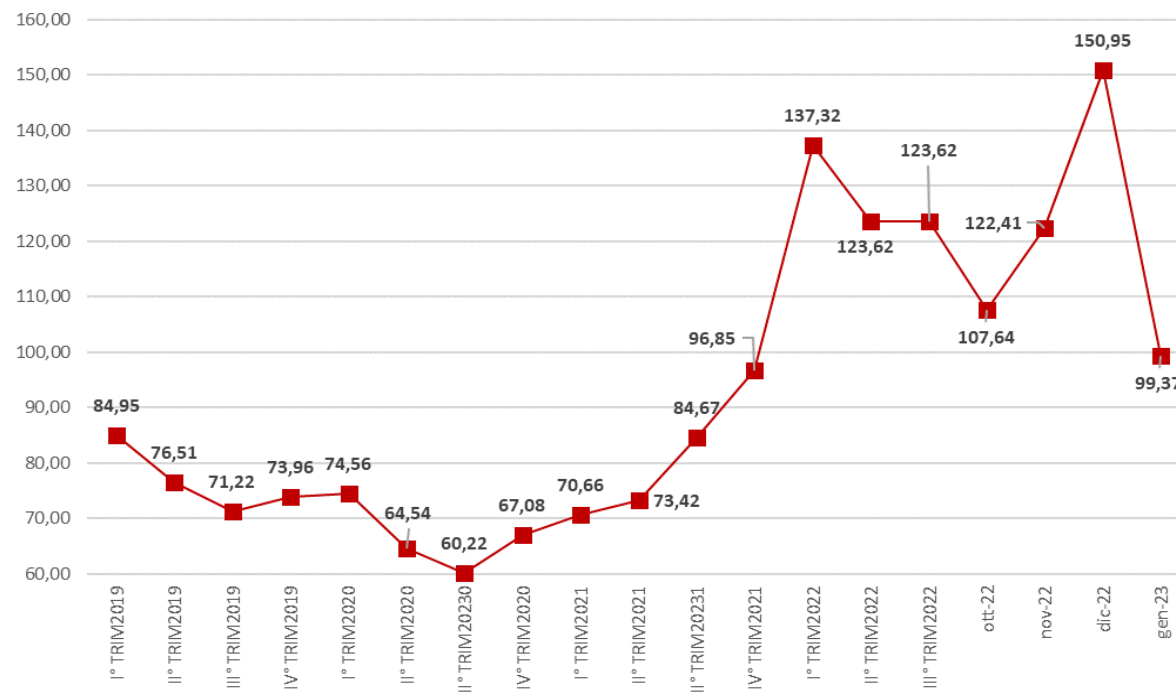
La flessione del prezzo del gas naturale ha comportato la **netta riduzione dei costi dell'energia elettrica e del gas** per uso domestico per le famiglie italiane, dopo i picchi raggiunti nel 2022. Secondo i dati forniti da ARERA, il costo dell'energia elettrica per una famiglia con 3 kW di potenza installata, è sceso da una media di 66,01 c€/kWh del IV° trimestre del 2022 a 53,11 c€/kWh di gennaio 2023, rimanendo comunque ben al di sopra dei valori del 2021. Discorso simile anche per il gas, sceso da un picco di 150,95 c€/m³ di dicembre 2022, a 99,37 c€/m³ (-34,2%).

Energia elettrica: prezzo di fornitura per una famiglia con 3 kW di potenza impegnata e 2.700 kWh di consumo annuo (c€/kWh).



Fonte: ARERA-Autorità di regolazione energia, reti, ambiente

Gas naturale (GN): prezzo di fornitura per un consumatore domestico tipo in regime di tutela (1400 m³/anno, c€/m³).



Fonte: ARERA-Autorità di regolazione energia, reti, ambiente

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 autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale



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

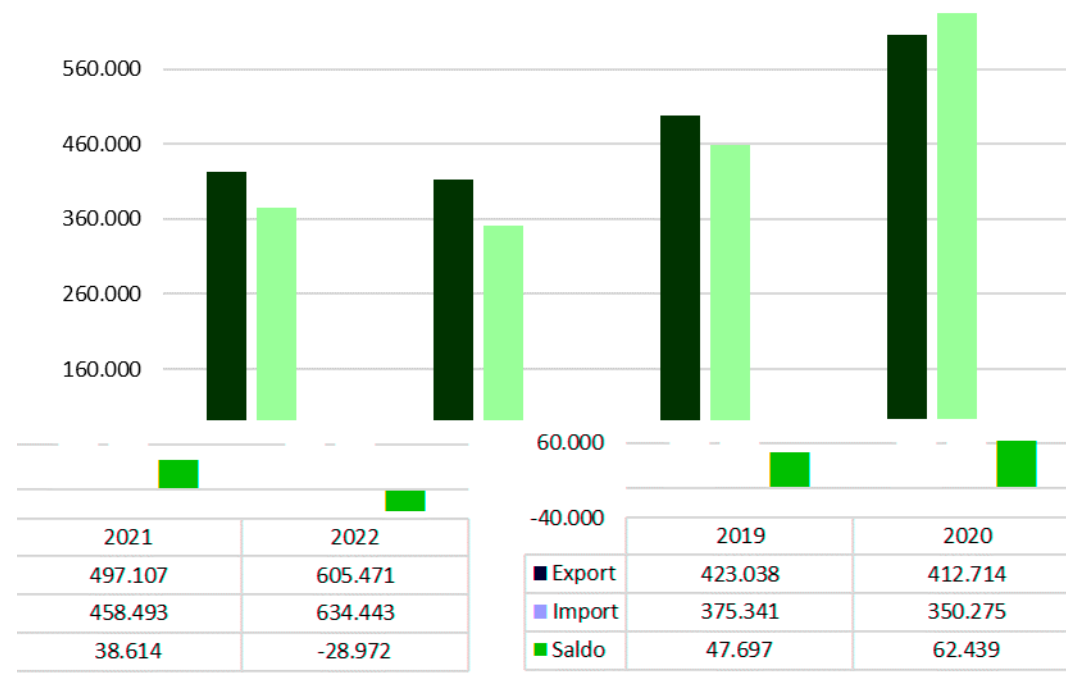
Il **2022** ha fatto segnare una **forte ripresa** del commercio estero nazionale, dopo gli ottimi risultati del 2021.

Le **esportazioni** hanno registrato un aumento del **21,8%**, passando dai 497,1 Mrd.€ del 2021, ai 605,5 del 2022, di cui il **52,9%** verso Paesi UE27 e il **47,1%** verso Paesi non aderenti all'Unione Europea. Vale ricordare che l'Italia si colloca al **2°** posto, dopo Germania e prima di Francia, Paesi Bassi e Belgio, nel ranking degli esportatori verso i paesi Extra-UE27.

La forte crescita in valore delle importazioni **(+38,4%)** è frutto della dinamica dei prezzi delle materie prime energetiche. Non a caso la variazione più significativa riguarda proprio le importazioni dal Medio Oriente, cresciute rispetto al precedente anno dell'**88,5%**, e in generale quelle dai paesi fornitori di prodotti energetici, quali l'Azerbaijan (+144,3%) e l'Algeria (+190,2%), con la quale l'Italia ha sottoscritto importanti contratti di fornitura di gas naturale, per sostituire quelle con la Russia.

La forte crescita dell'import ha comportato, dopo molti anni, un **saldo negativo** della bilancia commerciale pari a **28,9 Mrd.€**.

Da rilevare infine, che per la **prima volta** tra i paesi di provenienza dell'import, al secondo posto, dopo la Germania, **non si colloca più la Francia**, come da tradizione, ma la **Cina**.



Export (Mio.€)	2021	2022	Peso % 2021	Peso % 2022	Var % 21/22	Import (Mio.€)	2021	2022	Peso % 2021	Peso % 2022	Var % 21/22
UE27	262.367	320.328	52,8%	52,9%	22,1%	UE27	261.278	325.257	57,0%	51,3%	24,5%
Extra UE27	74.632	84.610	15,0%	14,0%	13,4%	Extra UE27	53.392	75.974	11,6%	12,0%	42,3%
Nord Africa	11.424	14.541	2,3%	2,4%	27,3%	Nord Africa	18.315	35.929	4,0%	5,7%	96,2%
Altri paesi Africa	5.879	6.099	1,2%	1,0%	3,8%	Altri paesi Africa	6.987	12.101	1,5%	1,9%	73,2%
Nord America	50.511	68.769	10,2%	11,4%	36,1%	Nord America	12.911	23.830	2,8%	3,8%	84,6%
Centro-Sud America	14.712	18.879	3,0%	3,1%	28,3%	Centro-Sud America	10.292	14.002	2,2%	2,2%	36,0%
Medio Oriente	17.987	23.142	3,6%	3,8%	28,7%	Medio Oriente	22.882	43.127	5,0%	6,8%	88,5%
Asia Centrale	6.604	7.760	1,3%	1,3%	17,5%	Asia Centrale	10.360	17.663	2,3%	2,8%	70,5%
Asia Orientale	41.409	47.236	8,3%	7,8%	14,1%	Asia Orientale	59.046	83.668	12,9%	13,2%	41,7%
Oceania	11.583	14.105	2,3%	2,3%	21,8%	Oceania	3.030	2.892	0,7%	0,5%	-4,6%
Mondo	497.107	605.471	100,0%	100,0%	21,8%	Mondo	458.493	634.443	100,0%	100,0%	38,4%

Fonte: Istat-Coeweb



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

Primi 10 paesi per export/import (milioni di euro).

Export verso	2021	2022	Peso %	Var %
0004-Germania	64.168	75.724	12,5%	18,0%
0400-Stati Uniti	45.913	62.528	10,3%	36,2%
0001-Francia	50.869	61.005	10,1%	19,9%
0011-Spagna	25.472	31.393	5,2%	23,2%
0039-Svizzera	24.894	27.423	4,5%	10,2%
0006-Regno Unito	22.334	26.584	4,4%	19,0%
0017-Belgio	16.254	21.832	3,6%	34,3%
0060-Polonia	16.239	19.240	3,2%	18,5%
0003-Paesi Bassi	14.801	18.293	3,0%	23,6%
0720-Cina	14.715	16.038	2,6%	9,0%
Altri Paesi	201.448	245.411	40,5%	21,8%
Mondo	497.107	605.471	100,0%	21,8%

Import da	2021	2022	Peso %	Var %
0004-Germania	73.699	89.238	14,1%	21,1%
0720-Cina	38.113	54.575	8,6%	43,2%
0001-Francia	37.884	47.261	7,4%	24,8%
0003-Paesi Bassi	27.650	36.056	5,7%	30,4%
0011-Spagna	25.000	29.814	4,7%	19,3%
0075-Russia	18.552	27.132	4,3%	46,2%
0017-Belgio	19.872	25.035	3,9%	26,0%
0400-Stati Uniti	11.342	22.107	3,5%	94,9%
0078-Azerbaigian	9.215	20.227	3,2%	119,5%
0208-Algeria	6.176	18.216	2,9%	194,9%
Altri Paesi	190.990	264.782	41,7%	38,6%
Mondo	458.493	634.443	100,0%	38,4%

Fonte: Istat-Coeweb

Primi 15 prodotti in export e in import
(milioni di euro).

Categorie	EXP2020	EXP2021	EXP2022	Var %
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	31.139	30.618	44.652	45,8%
CL29100-Autoveicoli	18.844	21.534	23.276	8,1%
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	6.820	11.798	22.553	91,2%
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	7.126	12.119	14.727	21,5%
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	11.088	12.823	14.353	11,9%
CB15201-Calzature	8.883	10.562	12.704	20,3%
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci	5.816	8.089	12.433	53,7%
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, ecc.	8.561	10.076	11.887	18,0%
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e	7.438	9.162	10.630	16,0%
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	5.987	8.263	9.610	16,3%
CM32121-Oggetti di gioielleria e oreficeria in metalli preziosi o	4.739	7.768	9.311	19,9%
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	9.496	8.702	8.674	-0,3%
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per refrigerazione	6.360	7.360	8.450	14,8%
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	5.120	6.097	8.038	31,8%
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e	5.735	6.525	7.738	18,6%

Categorie	IMP2020	IMP2021	IMP2022	Var %
BB06200-Gas naturale	8.942	22.821	63.562	179%
BB06100-Petrolio greggio	14.196	25.298	42.655	69%
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	24.273	25.143	31.821	27%
CL29100-Autoveicoli	24.566	27.394	30.287	11%
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	11.106	20.381	26.711	31%
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	10.612	13.020	18.022	38%
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	9.383	14.504	17.644	22%
DD35110-Energia elettrica	1.572	5.418	14.306	164%
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	5.072	7.661	13.782	80%
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	11.307	10.547	11.151	6%
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per	8.214	9.062	10.956	21%
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	6.195	7.500	8.880	18%
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	5.398	8.161	8.850	8%
CH24440-Rame e semilavorati	4.381	7.570	8.595	14%
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, ecc.	5.251	5.745	8.084	41%

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 autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale



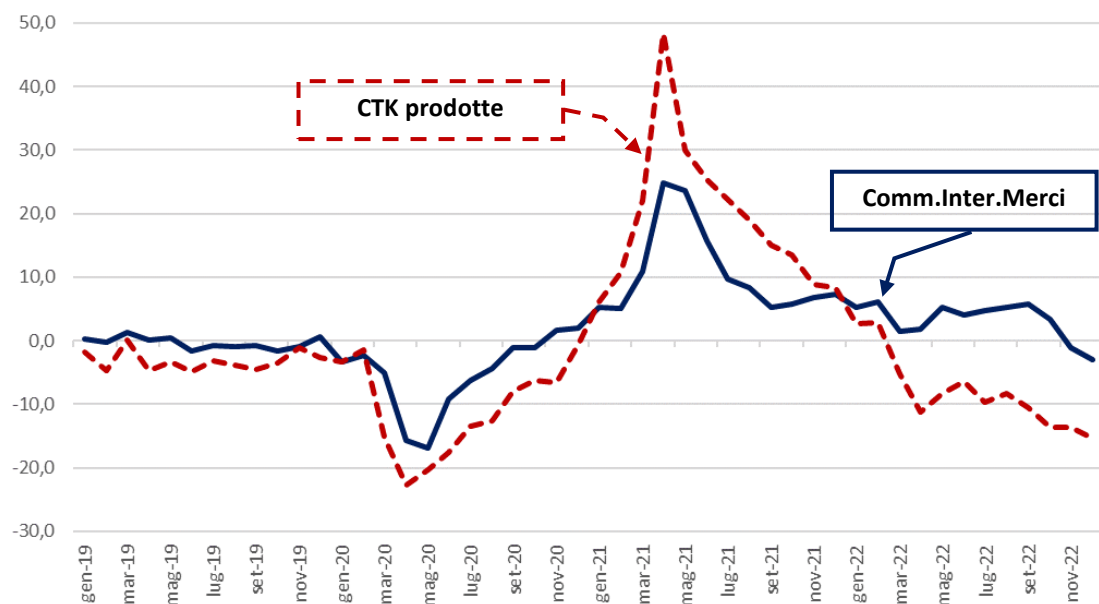
4. Il traffico aereo cargo

Sulla base dell'ultimo report di IATA (*Air cargo market analysis, dicembre 2022*), il traffico cargo totale espresso in ton-km (CTK *cargo tonne-kilometres*) a **dicembre 2022** è calato del **15,3%** rispetto allo stesso mese del 2021 (anno di riferimento), rimanendo ancora al di sotto dei livelli di dicembre 2019 (-7,4%). Considerando **l'intero 2022**, la **flessione** è stata dell'**8% sul 2021** e dell'**1,6%** sul 2019.

Il report della IATA sottolinea la forte sensibilità del cargo aereo alle variazioni del commercio internazionale, senz'altro superiore a quella del traffico container. A dicembre 2022 infatti, a fronte di un calo degli scambi mondiali di merci del 3% (anno su anno), il calo delle CTK prodotte è stato, come sopra indicato, del 15,3%.

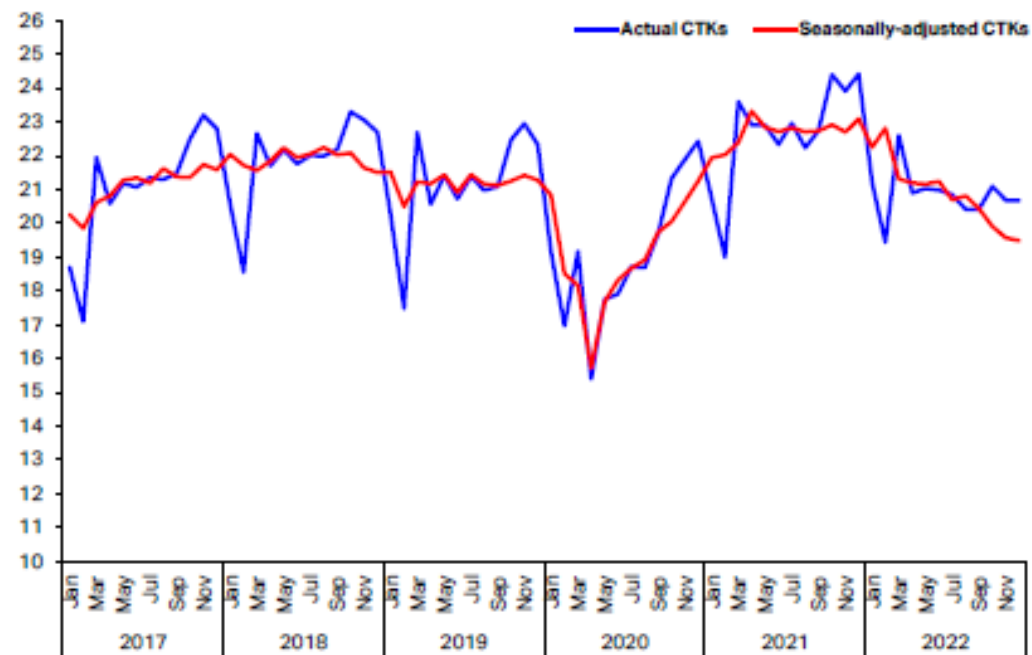
Per quanto riguarda il tasso di riempimento (*load factor*), questo è passato, globalmente, dal **49,1%** di novembre al **47,2%** di dicembre, con significative differenze tra aree geografiche: da un minimo del 40,6% del Nord America, ad un massimo del 55,9% dell'Europa.

Variazione % anno su anno del commercio globale delle merci e delle CTK prodotte



Fonte: IATA Air Cargo Analysis, Netherlands CPB

Cargo ton-km (CTK) prodotte, dati grezzi e destagionalizzati (Mrd.CTK)



Fonte: IATA Air Cargo Analysis



4. Il traffico aereo cargo

A livello europeo, sulla base dei dati Eurostat, in **posizione di leadership nel settore cargo**, si colloca l'aeroporto di **Parigi Charles De Gaulle**, che negli ultimi due mesi ha scavalcato quello di Francoforte/Main. Quest'ultimo, come noto, ha pesantemente risentito di problemi di carenza del personale soprattutto nel 3° trimestre del 2022, che hanno portato al ridimensionamento del numero dei voli. Milano Malpensa conferma la sua posizione tra i primi 15 aeroporti europei.

Primi 15 aeroporti europei cargo (tonnellate)

Aeroporto	2021T3	2021T4	2022T1	2022T2	2022T3	Var % T3/T2	Var % T32021/T32022
PARIS-CHARLES DE GAULLE airport	503.614	565.568	463.717	567.293	627.004	10,5%	24,5%
FRANKFURT/MAIN airport	578.164	600.156	506.192	496.655	466.748	-6,0%	-19,3%
LEIPZIG/HALLE airport	392.363	433.994	384.297	381.916	368.611	-3,5%	-6,1%
AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	397.783	437.901	371.495	354.688	359.997	1,5%	-9,5%
LIEGE airport	349.758	361.114	302.142	245.410	248.521	1,3%	-28,9%
KOELN/BONN airport	241.828	267.391	233.291	243.968	235.927	-3,3%	-2,4%
LUXEMBOURG airport	262.628	282.216	256.320	244.582	234.698	-4,0%	-10,6%
MILANO/MALPENSA airport	185.431	202.246	185.621	187.249	169.848	-9,3%	-8,4%
BRUSSELS airport	204.183	173.011	152.739	152.402	154.782	1,6%	-24,2%
ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS airport	123.862	145.668	123.324	128.180	136.985	6,9%	10,6%
MUENCHEN airport	45.642	69.179	64.065	66.693	70.110	5,1%	53,6%
ZURICH airport	60.504	70.288	64.643	64.755	64.561	-0,3%	6,7%
KOBENHAVN/KAstrup airport	76.418	82.905	57.096	61.869	57.666	-6,8%	-24,5%
FRANKFURT-HAHN airport	72.290	62.958	46.583	48.407	47.431	-2,0%	-34,4%
WIEN-SCHWECHAT airport	60.613	66.019	42.018	43.277	44.193	2,1%	-27,1%

Fonte: Eurostat



4. Il traffico aereo cargo

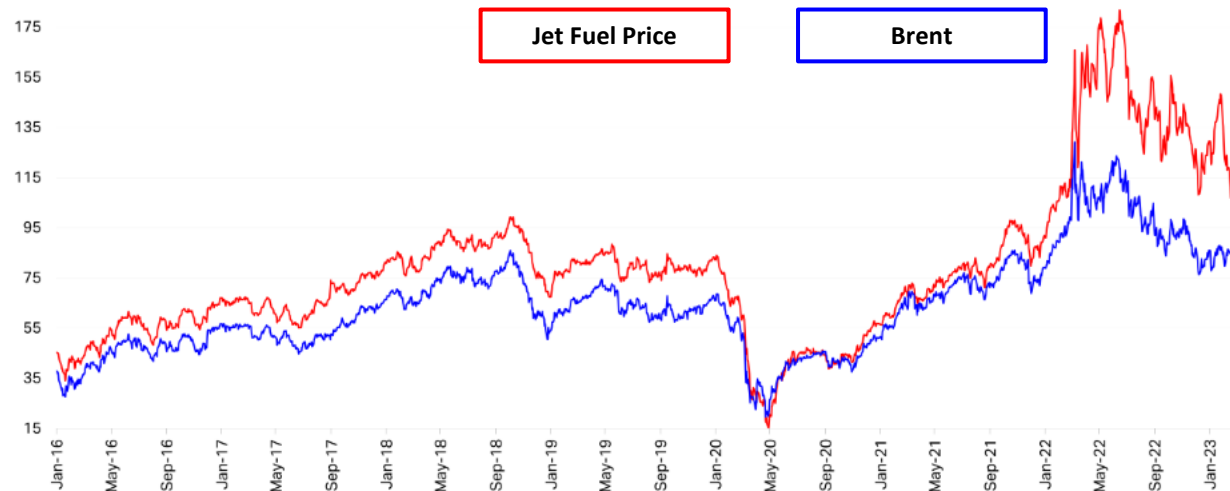
La riduzione del prezzo del petrolio nella seconda metà del 2022 ha comportato la flessione del carburante avio, il cui prezzo rispetto un anno fa ha registrato **un calo del 18,2%**.

Prezzo del carburante aereo (USD/bbl) e sua variazione % nel tempo

3 marzo 2023	Peso su Indice	USD/bbl	Indice 2000=100	Variazione % rispetto		
				1 sett.	1 mese	1 anno
Asia & Oceania	22%	106,2	303,43	2,6%	-5,7%	-16,1%
Europa & CIS	28%	113,99	307,12	4,4%	-0,2%	-22,6%
Medio Oriente & Africa	7%	107,55	321,16	4,0%	-3,6%	-18,9%
Nord America	39%	123,65	328,73	1,3%	-10,0%	-15,7%
Centro-Sud America	4%	123,08	340,95	5,3%	8,5%	-18,8%
Prezzo medio	100%	115,2	316,94	2,7%	-5,5%	-18,2%

Fonte: IATA Jet Fuel Price Monitor

Jet Fuel Price Index (USD/bbl)



Fonte: S&P Global



4. Il traffico aereo cargo

Nonostante le turbolenze dei mercati internazionali, **continua la crescita** del cargo aereo nazionale, seppur su valori più modesti rispetto al 2021, con **un aumento** complessivo nel 2022 dell'**1,7%**.

Soffermando l'attenzione sui singoli aeroporti, si nota una flessione di Milano MXP **(-3,5%)**, che rimane di gran lunga il maggiore aeroporto italiano, concentrando il **65,1%** del traffico nazionale, e la **forte crescita** di Roma FCO **(+38,8%)**.

Tra gli altri aeroporti, buone performance per Bologna, Catania e Venezia, mentre continua il ridimensionamento di Bergamo. Il mercato cargo rimane estremamente concentrato: i primi 10 aeroporti concentrano infatti la quasi totalità del traffico **(97,4%)**, lasciando ai restanti il **2,6%**.

Per quanto riguarda il **2023**, sono disponibili i dati del traffico cargo nel mese di **gennaio**, che confermano la **tendenza alla flessione** evidenziatasi nella seconda parte dello scorso anno.

Rispetto allo stesso mese del 2022, infatti, si registra una riduzione del **9,6%**, con un traffico passato dalle **84.119** tonnellate del **2022**, alle **76.016** del **2023**.

Importante la **flessione** del traffico a **Milano MXP (-18,4%)** e a **Roma CIA (-13,5%)**, mentre è **cresciuto** in modo significativo a **Roma FCO (+36,8%)**.

Traffico cargo per aeroporto

N. Aeroporto	2021				2022				
	Merci	Posta	Totale	Peso %	Merci	Posta	Totale	Var % '21/22	Peso %
1 Milano MXP	741.774	5.468	747.242	68,6%	715.497	5.757	721.255	-3,5%	65,1%
2 Roma FCO	95.096	6.229	101.325	9,3%	134.456	6.148	140.604	38,8%	12,7%
3 Bologna	50.121	0	50.121	4,6%	58.557	48	58.605	16,9%	5,3%
4 Venezia	44.220	8	44.228	4,1%	47.565	21	47.585	7,6%	4,3%
5 Brescia	14.583	25.020	39.603	3,6%	14.397	24.550	38.947	-1,7%	3,5%
6 Bergamo	26.044	0	26.044	2,4%	20.827	0	20.827	-20,0%	1,9%
7 Roma CIA	16.158	122	16.280	1,5%	14.712	66	14.777	-9,2%	1,3%
8 Pisa	15.229	19	15.248	1,4%	14.765	2	14.767	-3,2%	1,3%
9 Napoli	10.709	756	11.465	1,1%	12.219	3	12.222	6,6%	1,1%
10 Catania	4.207	3.396	7.603	0,7%	5.846	3.491	9.337	22,8%	0,8%
Altri aeroporti	18.819	10.800	29.619	2,7%	17.553	11.023	28.576	-3,5%	2,6%
TOTALE	1.036.960	51.818	1.088.778	100,0%	1.056.394	51.107	1.107.501	1,7%	100,0%

N. Aeroporto	Gennaio 2022				Gennaio 2023				
	Merci	Posta	Totale	Peso %	Merci	Posta	Totale	Var % '21/22	Peso %
1 Milano MXP	59.227	424	59.651	70,9%	48.130	552	48.682	-18,4%	64,0%
2 Roma FCO	6.570	491	7.061	8,4%	9.159	504	9.662	36,8%	12,7%
3 Bologna	4.013	0	4.013	4,8%	3.838	0	3.838	-4,4%	5,0%
4 Venezia	3.556	0	3.556	4,2%	3.544	12	3.556	0,0%	4,7%
5 Brescia	1.045	1.715	2.760	3,3%	1.070	1.804	2.874	4,1%	3,8%
6 Bergamo	1.514	0	1.514	1,8%	1.669	0	1.669	10,3%	2,2%
7 Roma CIA	1.267	1	1.267	1,5%	1.079	17	1.096	-13,5%	1,4%
8 Pisa	1.133	0	1.133	1,3%	1.040	0	1.040	-8,2%	1,4%
9 Napoli	220	0	220	0,3%	906	0	906	311,6%	1,2%
10 Catania	445	259	704	0,8%	712	0	712	1,1%	0,9%
Altri aeroporti	1.407	833	2.240	2,7%	1.176	804	1.980	-11,6%	2,6%
TOTALE	80.397	3.722	84.119	100,0%	72.324	3.693	76.016	-9,6%	100,0%

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

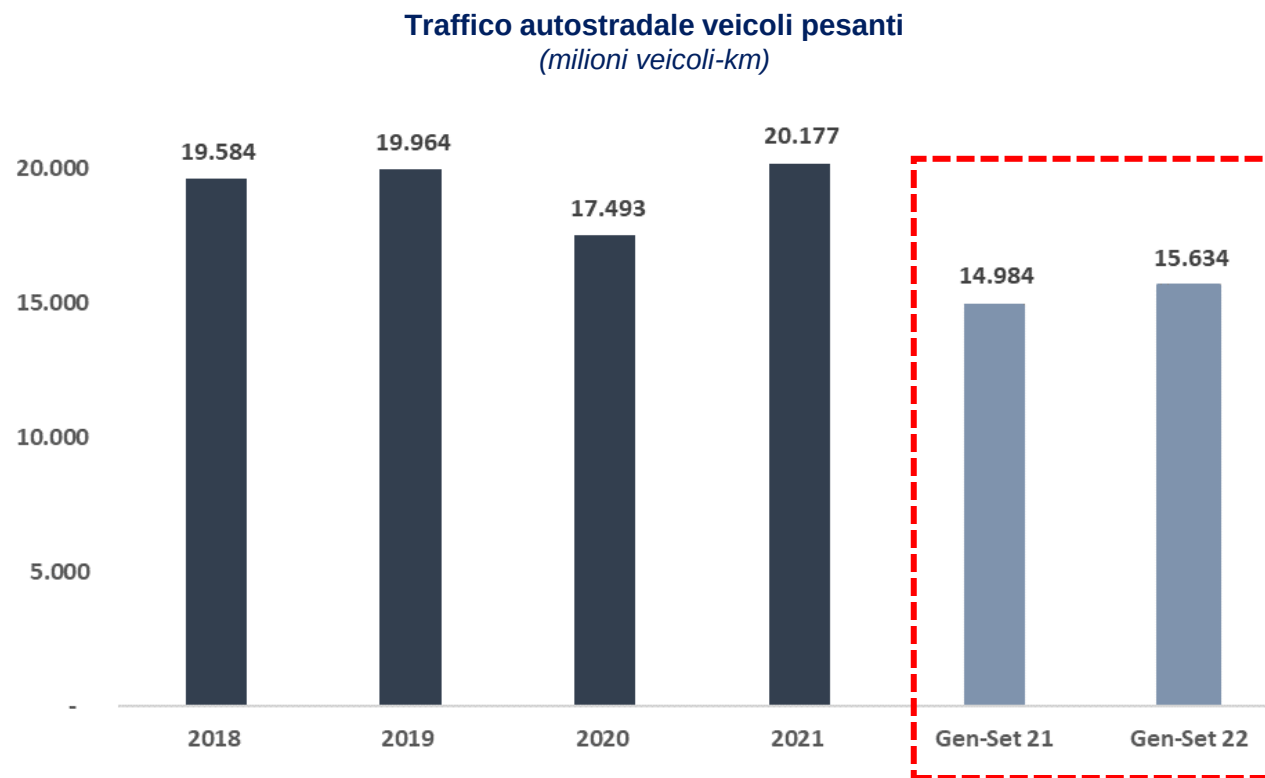
5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale

5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

Il **traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana** (in milioni di veicoli-km) ha registrato, nei primi **9 mesi del 2022**, una crescita del **4,3%**.

Anche quest'anno è probabile vengano superati i 20 milioni di veicoli-km in transito sulle autostrade italiane, a conferma della vivacità dell'economia nazionale, nonostante qualche segnale di difficoltà descritto in precedenza.



Fonte: AISCAT

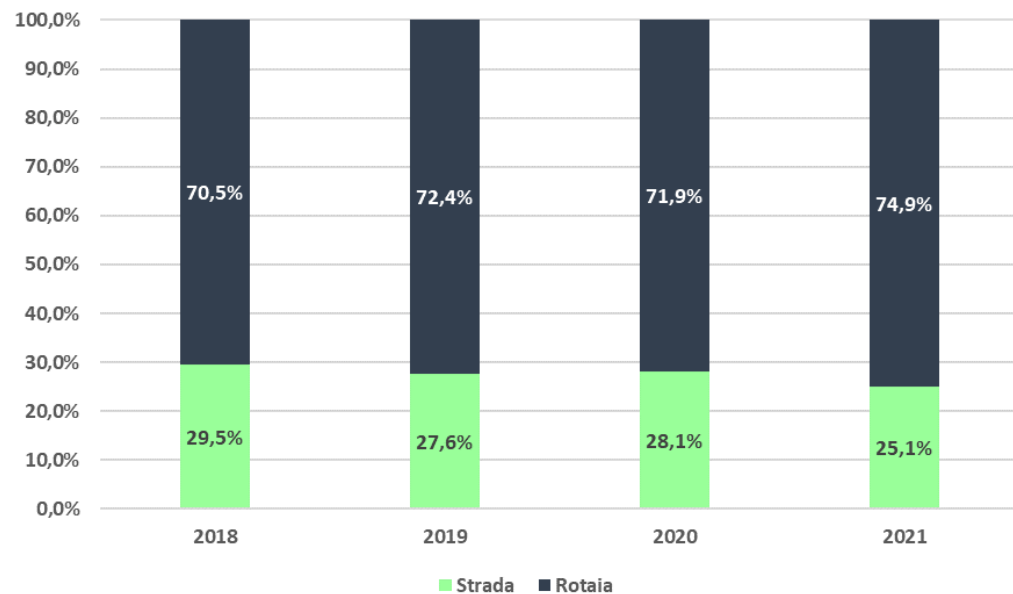
5. Il traffico autostradale attraverso le Alpi

Il **traffico ai principali valichi alpini** (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus), dopo la crisi pandemica, è tornato a crescere rapidamente, passando dai **4,453 milioni di veicoli pesanti del 2020**, ai **4,755 del 2021** (+6,8%), ai circa **4,820 milioni del 2022** (+1,3%).

Come noto, la Svizzera ha portato avanti nel corso degli anni una politica di forte incentivazione del trasferimento modale, favorendo in particolare il combinato strada-ferrovia. Politica portata avanti, sia attraverso ingenti investimenti sugli assi ferroviari del Sempione (traforo del Lötschberg) e del Gottardo (trafori del Monteceneri e del Gottardo), sia con misure tariffarie che penalizzano il traffico di attraversamento tutto-strada (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni-TTPCP).

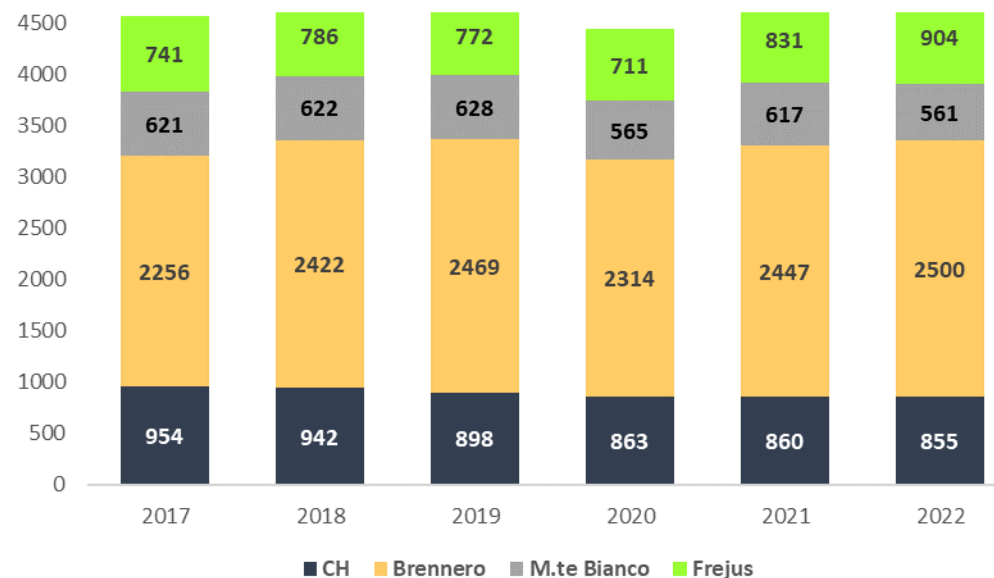
Ciò ha permesso di ridurre progressivamente il peso del **tutto-strada**, che nel 2021 (ultimo dato disponibile) rappresenta il **25,1%** del totale delle merci sull'asse Italia-Svizzera, espresse in volume (**37,852 Mio.t**). Il restante **74,9%** è **appannaggio della ferrovia**.

Collegamento Italia-Svizzera: ripartizione modale strada-rotaia



Fonte: Ufficio federale dei trasporti (CH)

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



N.B.: traffico Brennero e Svizzera 2022 stimato.

Fonte: Ufficio federale dei trasporti (CH), Traforo autostradale del Fréjus, Traforo del Monte Bianco

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 autostradale e attraverso le Alpi
- 6. Tendenze dello shipping internazionale**

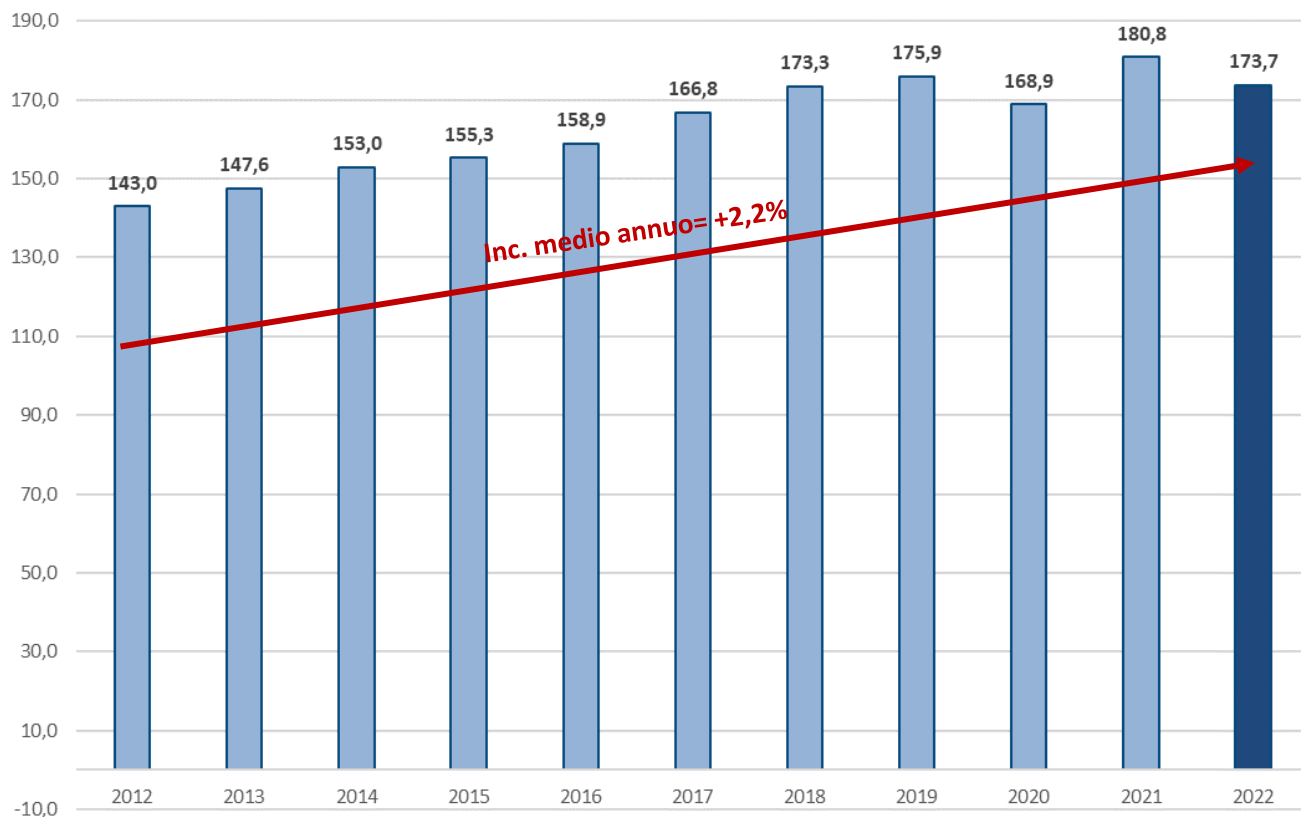


6. Tendenze dello shipping internazionale

Gli anni 2020 e 2022 sembrano essere accumulati dal segno della crisi: il primo come conseguenza della pandemia, il secondo come conseguenza della guerra e delle conseguenti tensioni geopolitiche, con tutti i loro effetti negativi. Il risultato, è stato una **significativa contrazione del traffico container nel 2022**. Sulla base, infatti, dei primi dati CTS, la diminuzione è quantificabile in un **-3,9%**, il valore più alto dai tempi della crisi finanziaria del 2009.

Traffico mondiale di container

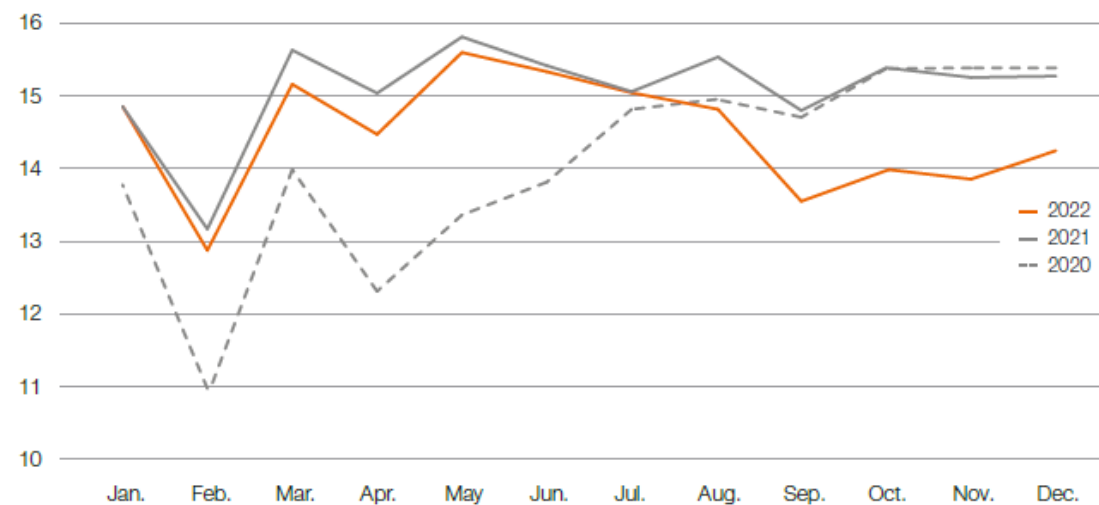
(Mln.Teu)



Fonte: Dynaliners su dati Container Trade Statistics.

Container trasportati mensilmente

(Mio.Teu).



Fonte: Hapag Lloyd su dati Container Trade Statistics

5. Tendenze dello shipping internazionale

Come già evidenziato, il **traffico container** (al netto delle attività di trasbordo e feeder), nel **2022**, è stato stimato in **173,7 milioni di Teu**, con una flessione del **-3,9%** rispetto al 2021.

I flussi in export sono diminuiti in tutte le grandi aree geografiche, con l'eccezione dell'Africa sub-sahariana. Anche il traffico infra-regioni è diminuito (**-1,9%**), anche se in modo meno significativo.

Export/Import	2019	2020	2021	2022	Var 22/21
Inter continentale	111.641	110.523	118.527	112.583	-5,0%
Infra regionale	58.547	58.345	62.253	61.088	-1,9%
Totale	170.188	168.868	180.780	173.671	-3,9%

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2019	2020	2021	2022	Var 22/21
Far East	52.237	52.729	59.036	55.300	-6,3%
Europa	22.098	21.566	22.172	20.892	-5,8%
Nord America	15.752	14.685	14.119	13.629	-3,5%
Australasia	2.358	2.312	2.369	2.356	-0,5%
Medio Oriente/SCI	8.885	8.819	10.130	9.929	-2,0%
Africa Sub Sahara	2.961	2.840	3.040	3.084	1,4%
America Latina	7.350	7.572	7.661	7.393	-3,5%
Totale export	111.641	110.523	118.527	112.583	-5,0%

Import verso	2019	2020	2021	2022	Var 22/21
Far East	23.364	23.321	21.992	20.692	-5,9%
Europa	25.629	24.284	26.284	24.211	-7,9%
Nord America	28.183	29.564	34.422	32.545	-5,5%
Australasia	3.909	4.097	4.104	3.852	-6,1%
Medio Oriente/SCI	14.125	13.642	14.316	14.294	-0,2%
Africa Sub Sahara	7.383	7.142	7.360	7.326	-0,5%
America Latina	9.048	8.473	10.049	9.663	-3,8%
Totale import	111.641	110.523	118.527	112.583	-5,0%

Trade infraregioni	2019	2020	2021	2022	Var 22/21
Far East	43.437	43.211	47.146	46.593	-1,2%
Europa	8.232	8.591	8.933	8.178	-8,5%
Nord America	331	305	301	250	-16,9%
Australasia	445	453	400	381	-4,8%
Medio Oriente/SCI	3.947	3.986	3.555	3.866	8,7%
Africa Sub Sahara	312	318	332	340	2,4%
America Latina	1.843	1.481	1.586	1.480	-6,7%
Totale trade	58.547	58.345	62.253	61.088	-1,9%

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



6. Tendenze dello shipping internazionale

La matrice degli scambi evidenzia per l'intero **2022** un calo negli scambi esteso a tutte le grandi aree geografiche. Calo che si è concretizzato soprattutto nella seconda metà dell'anno, come ben evidenziato dalla matrice **dicembre 2022/dicembre 2021**, che vede una flessione del movimentato del **-6,7%**, nettamente superiore a quella dell'intero anno (-3,9%).

Scambi % tra grandi aree geografiche
(dicembre/dicembre, 2022/2021)

Dic. 2022/Dic. 2021		REGIONE DI EXPORT							Tot import
		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
REGIONE DI IMPORT	Far East	-4,5%	-1,3%	4,5%	-6,9%	0,6%	-5,3%	-1,0%	-3,1%
	Europa	-15,9%	-14,5%	8,1%	-8,7%	-12,3%	14,9%	-11,6%	-12,6%
	Nord America	-16,2%	-8,6%	-30,9%	0,1%	-15,1%	-10,4%	-8,9%	-14,3%
	Australasia	-19,6%	-9,7%	-11,9%	-7,5%	13,2%	7,8%	-21,9%	-15,4%
	M.O./SCI	-8,4%	10,8%	20,0%	3,0%	18,1%	-9,8%	5,2%	2,8%
	Africa Sub Sahariana	12,1%	10,6%	9,5%	-10,0%	9,2%	14,7%	4,9%	10,6%
	America Latina	-6,9%	-10,7%	-8,9%	-13,5%	-26,3%	-21,9%	-13,3%	-9,6%
Tot export		-9,3%	-5,2%	2,8%	-5,9%	0,1%	0,8%	-7,3%	-6,7%

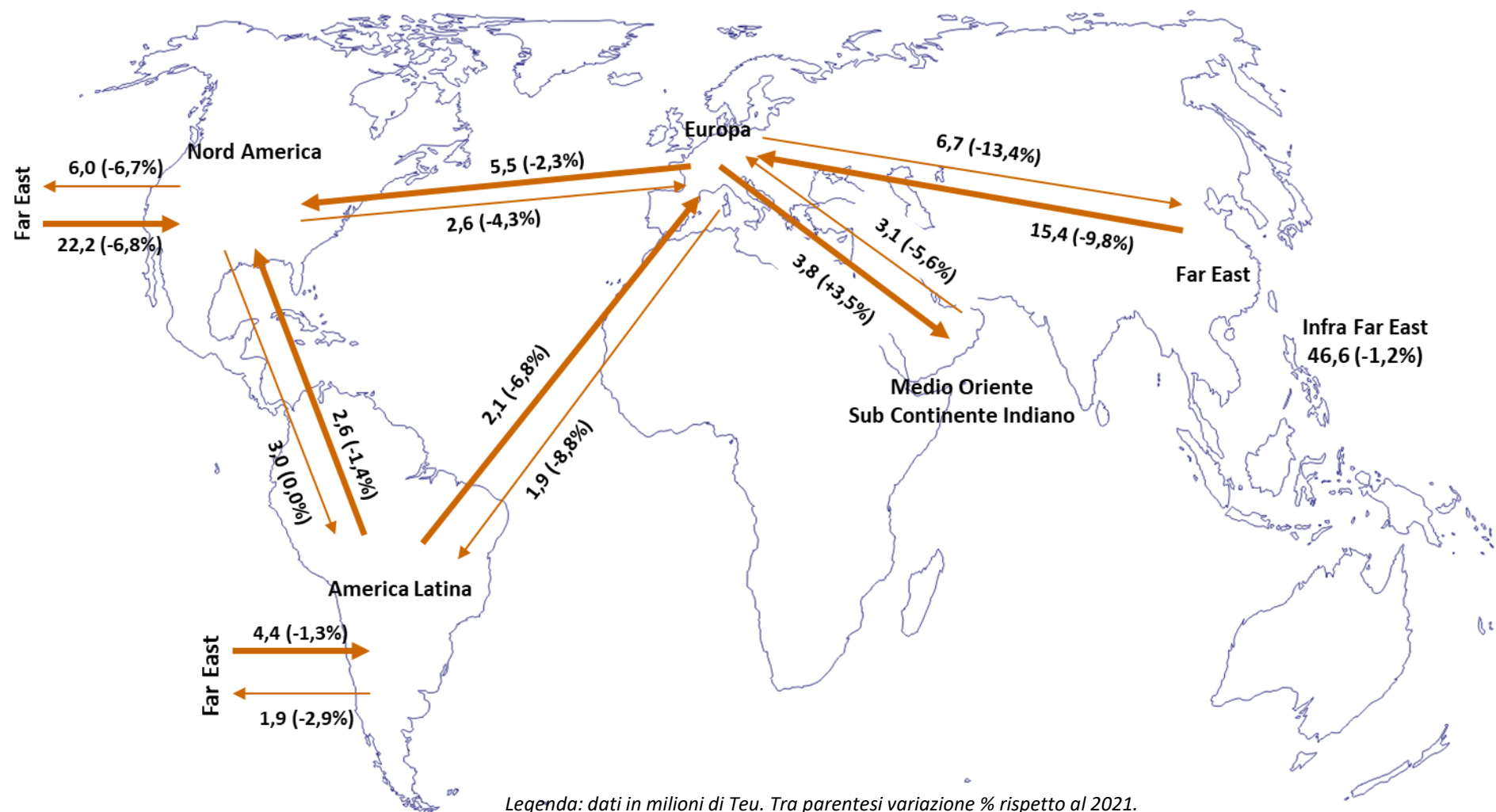
2022/2021		REGIONE DI EXPORT							Tot import
		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
REGIONE DI IMPORT	Far East	-1,2%	-13,4%	-6,7%	2,8%	7,7%	-4,2%	-2,9%	-2,7%
	Europa	-9,8%	-8,5%	-4,3%	-2,4%	-5,6%	6,2%	-6,8%	-8,0%
	Nord America	-6,8%	-2,3%	-17,1%	-0,2%	-5,2%	2,8%	1,4%	-5,6%
	Australasia	-6,9%	-5,8%	2,2%	-4,8%	-9,7%	-2,1%	-15,3%	-6,0%
	M.O./SCI	-2,8%	3,5%	6,4%	-18,9%	8,7%	5,7%	-2,4%	1,6%
	Africa Sub Sahariana	0,7%	-0,4%	-13,3%	-5,1%	0,6%	2,6%	-1,0%	-0,3%
	America Latina	-1,3%	-8,8%	0,0%	-3,6%	-31,2%	-1,6%	-6,7%	-4,2%
Tot export		-4,0%	-6,5%	-3,8%	-1,2%	0,8%	1,5%	-4,0%	-3,9%

Fonte: DynaLiners su dati CTS



6. Tendenze dello shipping internazionale

Container scambiati (al netto di trasbordi e feeder) nel 2022 per grandi aree geografiche.



Legenda: dati in milioni di Teu. Tra parentesi variazione % rispetto al 2021.

Fonte: da bilancio Hapag Lloyd 2022 su dati CTS.

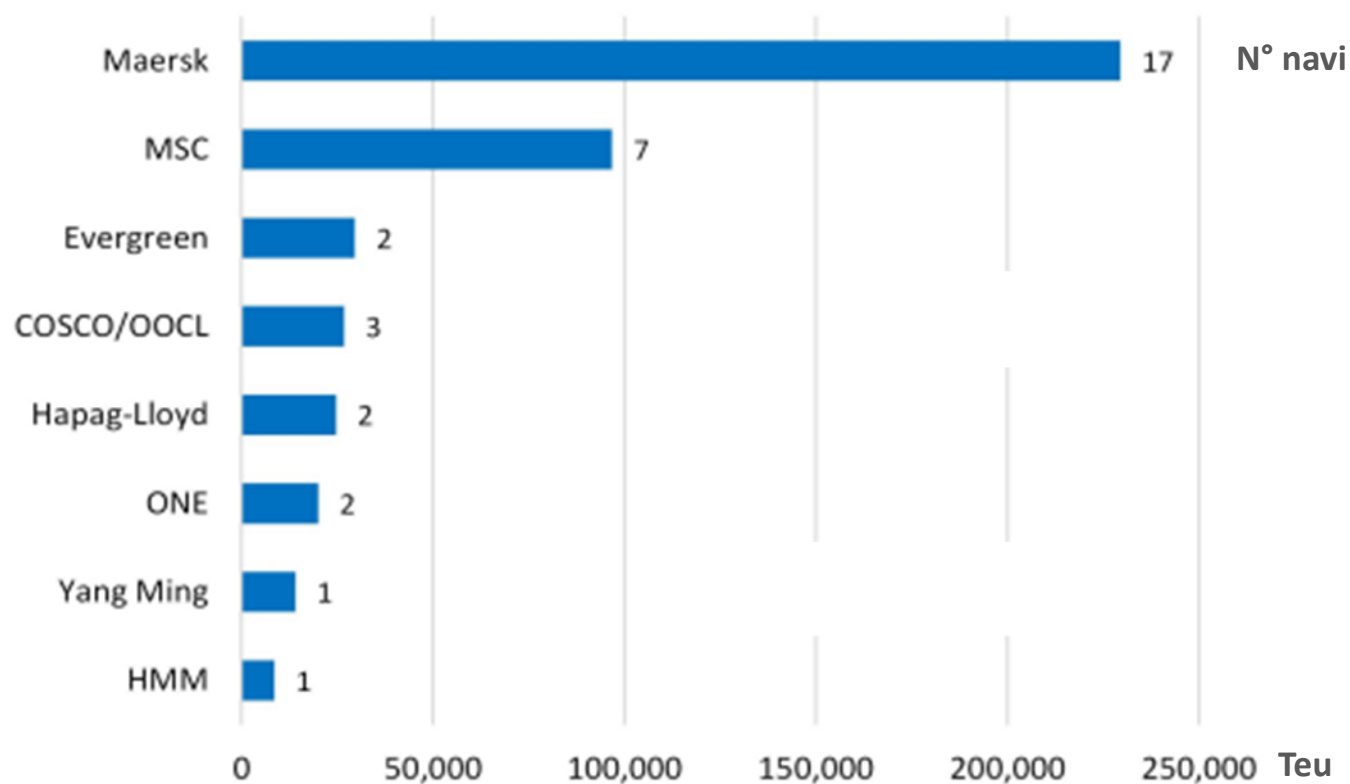


6. Tendenze dello shipping internazionale

La flessione dei traffici ha indotto le compagnie a ridurre l'offerta di stiva. Sulla base dei dati più recenti forniti da Alphaliner, circa 300 portacontainer, con capacità superiore ai 500 Teu/nave, erano inattive il 13 marzo del corrente anno. Escludendo quelle in cantiere per riparazioni, o altri motivi tecnici, le navi ritirate sono 122, per una capacità totale di 731.300 Teu.

Prendendo in considerazione le singole compagnie, Maersk ha tolto momentaneamente dal mercato 17 navi di capacità superiore ai 7.500 Teu/nave, seguita da MSC con 7 navi.

Numero di navi inattive (>7.500 Teu/nave) e loro capacità complessiva in Teu per compagnia.



Fonte: Alphaliner inactive fleet report 13 marzo 2023



6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2022** il traffico container nei porti italiani, secondo le **prime stime**, dovrebbe essersi attestato intorno agli **11,5 Mio.Teu** con un aumento del **2,4%** sullo scorso anno.

L'incremento ha riguardato un po' tutti i porti maggiori, tranne quelli di **Genova (-1,0%)**, **La Spezia (-8,2%)** e **Salerno (-13,7%)**. In forte ripresa il porto di Trieste (**+15,9%**) dopo la riduzione dei traffici dello scorso anno. Tra gli altri porti, buono l'andamento di Savona (**+19,4%**) e Ravenna (**+7,3%**).

Per quanto riguarda i porti di transhipment, **Gioia Tauro**, con un **+7,1%** ritorna su valori raggiunti alcuni anni fa (sopra i 3 milioni di Teu), mentre gli altri due, **Taranto** e **Cagliari**, in grave crisi dopo l'uscita rispettivamente di Evergreen e Hapag Lloyd, tornano crescere, anche se con volumi di molto ridimensionati rispetto al passato.

Movimentazione container nei porti italiani. (Teu x 1000)

Porto	2019	2020	2021	2022	Var %
Genova	2.615.375	2.352.769	2.557.847	2.532.532	-1,0%
La Spezia	1.409.381	1.173.660	1.375.626	1.262.496	-8,2%
Trieste	789.594	776.022	757.255	877.795	15,9%
Livorno	789.833	716.233	791.356	751.811	-5,0%
Napoli	681.929	643.540	652.599	687.005	5,3%
Venezia	593.070	529.064	513.814	533.991	3,9%
Salerno	414.220	377.886	419.102	361.884	-13,7%
Savona	54.542	146.081	223.265	266.591	19,4%
Ravenna	218.138	194.868	212.926	228.435	7,3%
Ancona	176.193	158.677	167.338	165.346	-1,2%
Cagliari	151.405	68.406	109.653	140.216	27,9%
Civitavecchia	112.249	106.695	100.248	112.200	11,9%
Marina di Carrara	81.156	86.332	101.288	101.685	0,4%
Bari	82.627	71.248	70.254	65.729	-6,4%
Catania	63.179	62.177	58.471	51.666	-11,6%
Taranto	-	5.512	11.841	29.825	151,9%
Palermo	14.104	13.294	14.107	13.962	-1,0%
Totale	8.246.995	7.482.464	8.136.990	8.183.169	0,6%
Altri porti	13.796	11.320	13.196	12.831	-2,8%
Tot senza Gioia T	8.260.791	7.493.784	8.150.186	8.196.000	0,6%
Gioia Tauro	2.522.874	3.193.364	3.146.533	3.370.000	7,1%
Totale Italia	10.783.665	10.687.148	11.296.719	11.566.000	2,4%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoporti



6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2022**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, complessivamente, **42,5 Mio.Teu** con una diminuzione dell'**1,0%** rispetto al 2021. In decisa flessione i porti di **Valencia** (-9,9%), **Pireo CT** (-7,3%) e **Alessandria** (-6,0%), in forte crescita invece il porto egiziano di Damietta (+13,5%), dopo la flessione dello scorso anno.

Nello stesso periodo, i porti del **North Range** hanno evidenziato una significativa riduzione della movimentazione pari al **-5,2%** (43,8 Mio.Teu movimentati). In generale i porti del Nord hanno risentito in modo significativo del calo dei traffici con la Cina e con la Russia, dopo l'inizio della guerra in Ucraina.

Ricordiamo che dal 2021 i porti di **Anversa e Bruges (Zeebrugge)** si sono fusi in un'unica entità: Anversa-Bruges.

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

Mediterraneo	2019	2020	2021	2022	Var %
Tanger Med (MA)	4.801,7	5.771,2	7.166,8	7.596,8	6,0%
Valencia (ES)	5.439,8	5.382,3	5.546,8	4.996,8	-9,9%
Algeciras (ES)	5.125,4	5.105,8	4.799,5	4.764,2	-0,7%
Pireo CT (GR)	5.158,6	4.896,9	4.696,3	4.352,1	-7,3%
Suez Canal CT (EG)	3.161,1	3.783,4	3.648,5	3.785,3	3,7%
Barcellona (ES)	3.324,7	2.957,7	3.532,4	3.522,9	-0,3%
Malta Free Port	2.720,0	2.445,0	2.970,0	2.890,0	-2,7%
Ambarli (TR)	3.104,9	2.887,8	2.942,6	2.867,2	-2,6%
Mersin (TR)	1.854,3	1.948,7	2.106,9	1.989,6	-5,6%
Marsiglia (FR)	1.454,6	1.317,7	1.482,7	1.530,0	3,2%
Alessandria (EG)	1.815,0	1.670,0	1.583,8	1.488,4	-6,0%
Damietta (EG)	1.154,3	1.130,6	1.083,0	1.229,6	13,5%
Capodistria (SI)	959,4	945,0	997,6	1.017,8	2,0%
Fiume (HR)	305,1	344,1	346,0	445,0	28,6%
Totale	40.378,8	40.586,2	42.902,7	42.475,8	-1,0%

Nord Europa	2019	2020	2021	2022	Var %
Rotterdam (NL)	14.810,8	14.350,0	15.296,0	14.455,5	-5,5%
Anversa-Bruges (BE)	11.860,2	12.031,5	14.226,0	13.509,9	-5,0%
Amburgo (DE)	9.274,2	8.527,0	8.697,4	8.300,0	-4,6%
Brema (DE)	4.857,0	4.771,1	5.018,9	4.570,0	-8,9%
Le Havre (FR)	2.767,0	2.349,3	3.024,6	3.039,0	0,5%
Zeebrugge (BE)	1.650,0	1.805,0	-	-	-
Totale	45.219,2	43.833,9	46.262,9	43.874,5	-5,2%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners



6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2022, la movimentazione nei seguenti 30 porti, tra i principali a livello mondiale, è stata di **445,9 Mln.Teu**, con un aumento sul 2021 dell'**1,2%**. Tra quelli maggiori da notare la flessione di Singapore (-0,7%), Hong Kong (-6,5%) e di Busan (-3,1%). I principali scali cinesi, nonostante le varie chiusure causa Covid-19, hanno incrementato il proprio traffico del **3,8%**. Sostanzialmente stabili invece le performance dei porti statunitensi.

Rank	Porto	Paese	2019	2020	2021	2022	Var %
1	Shanghai	Cina	43.303.000	43.501.400	47.030.000	47.300.000	0,6%
2	Singapore	Singapore	37.195.636	36.870.898	37.571.200	37.289.600	-0,7%
3	Ningbo	Cina	27.535.000	28.734.300	31.080.000	33.350.000	7,3%
4	Shenzhen	Cina	27.771.700	26.553.000	28.770.000	30.040.000	4,4%
5	Qingdao	Cina	21.010.000	22.004.700	23.700.000	25.670.000	8,3%
6	Guangzhou	Cina	23.191.500	23.191.500	24.180.000	24.600.000	1,7%
7	Busan	Corea del Sud	21.992.000	21.823.961	22.537.700	21.830.300	-3,1%
8	Tianjin	Cina	17.300.000	18.356.100	20.270.000	21.020.000	3,7%
9	Hong Kong	Cina	18.303.000	17.953.000	17.798.000	16.635.000	-6,5%
10	Rotterdam	Olanda	14.810.800	14.350.000	15.296.000	14.455.000	-5,5%
11	Dubai	EAU	14.140.215	13.517.005	13.777.823	13.970.000	1,4%
12	Anversa-Bruges	Belgio	11.860.204	12.031.467	14.223.700	13.484.000	-5,2%
13	Port Klang	Malaysia	13.580.700	13.243.741	13.724.000	13.223.900	-3,6%
14	Xiamen	Cina	11.122.180	11.410.000	12.045.700	12.430.000	3,2%
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	9.077.485	9.846.100	11.087.500	10.512.800	-5,2%
16	Los Angeles	USA	9.337.632	9.213.395	10.677.609	9.911.200	-7,2%
17	New York	USA	7.471.131	7.585.819	8.985.931	9.493.664	5,7%
18	Kaohsiung	Taiwan	10.428.634	9.621.700	9.864.000	9.491.600	-3,8%
19	Long Beach	USA	7.632.000	8.113.315	9.384.368	9.133.700	-2,7%
20	Suzhou	Cina	6.270.000	6.290.000	8.110.000	9.080.000	12,0%
21	Laem Chabang	Thailandia	7.980.600	7.546.500	8.523.400	8.741.100	2,6%
22	Amburgo	Germania	9.274.215	8.527.000	8.676.667	8.280.000	-4,6%
23	Tangeri Med	Marocco	4.801.700	5.771.221	7.166.800	7.596.800	6,0%
24	Savannah	USA	4.599.177	4.682.249	5.613.163	5.892.131	5,0%
25	Rizhao	Cina	4.500.000	4.860.000	5.170.000	5.800.000	12,2%
26	Lianyungang	Cina	4.780.000	4.800.000	5.030.000	5.570.000	10,7%
27	Manila	Filippine	5.315.500	4.438.300	4.976.000	5.474.500	10,0%
28	Qinzhou	Cina	3.020.000	3.950.000	4.630.000	5.410.000	16,8%
29	Colon	Panama	4.379.500	4.454.800	4.915.900	5.102.500	3,8%
30	Valencia	Spagna	5.439.827	5.382.303	5.546.796	5.076.200	-8,5%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

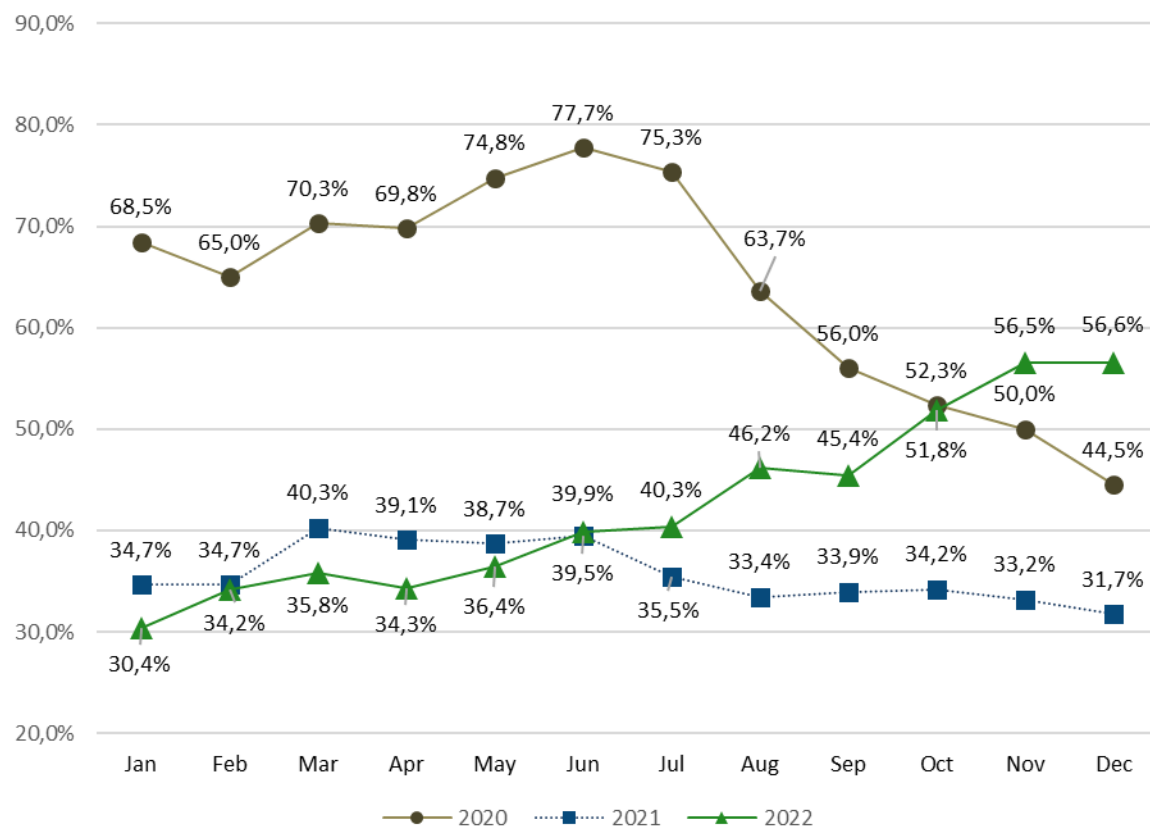


6. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo le difficoltà sofferte dal traffico marittimo, nel 2020 e 2021, a causa della pandemia, nel **2022 la situazione è progressivamente migliorata**, con una netta diminuzione dei ritardo delle navi sugli orari previsti. Secondo i dati forniti da Sea Intelligence, se ad inizio **2022**, solo il **30,4%** delle navi era in orario, tale percentuale è salita a dicembre al **56,6%**.

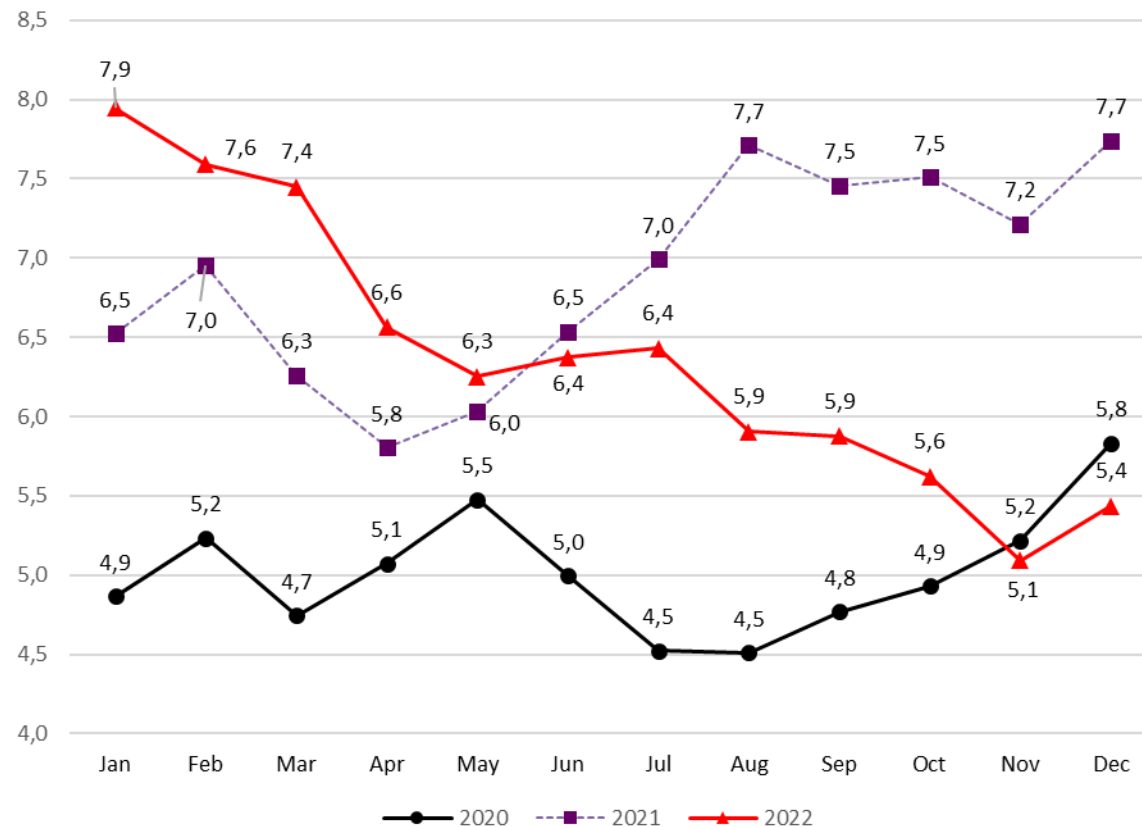
In flessione anche il numero di giorni di ritardo, passati nello stesso periodo da **7,9** a **5,4**.

Valore % delle navi in orario.



Fonte: Sea Intelligence

Giorni medi di ritardo.



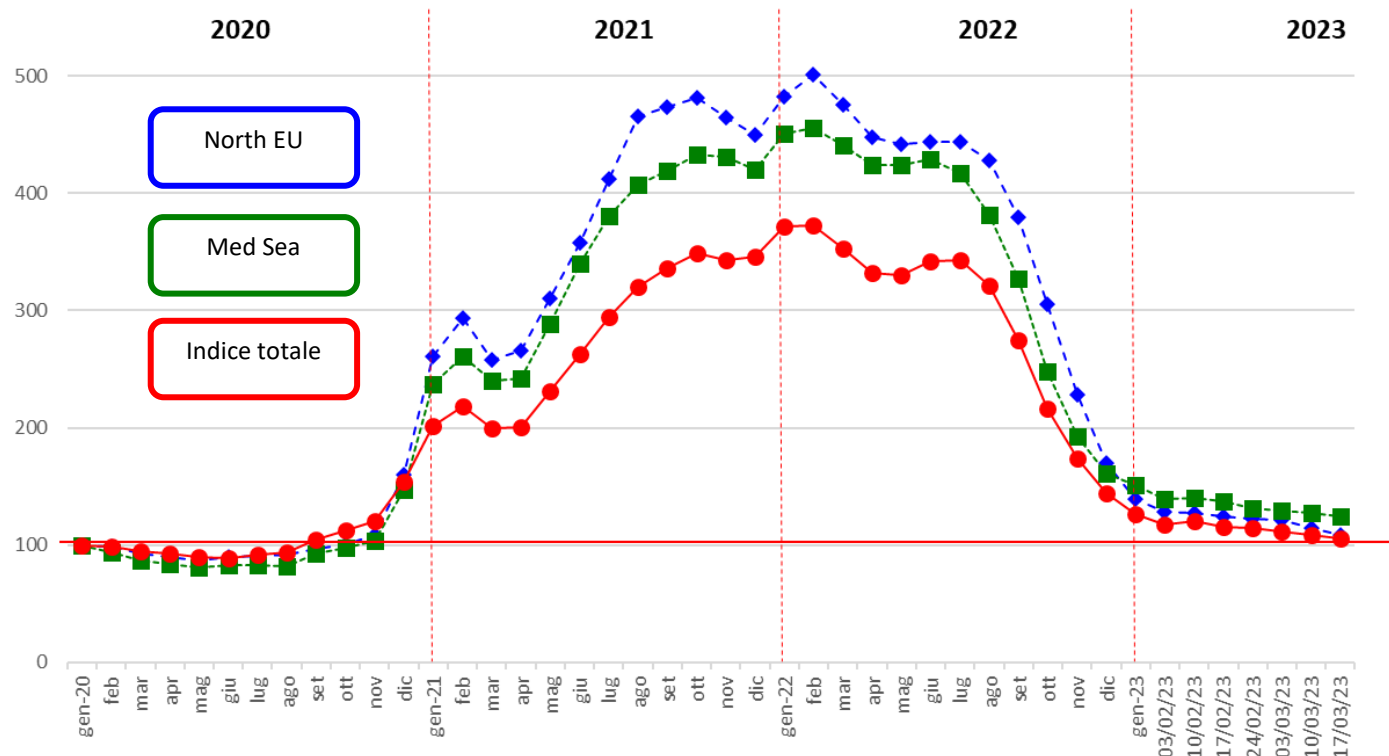


6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del CCFI (*China Containerized Freight Index*), nel periodo gennaio 2020 (=100) – 03 marzo 2023. Dopo l'impressionante ascesa dei noli nel periodo post pandemia e per tutto il 2021, a partire da febbraio 2022, è incominciata una rapida discesa degli stessi: fatta **100** la media dei noli di gennaio 2020, a febbraio 2022 l'indice ha toccato il suo massimo a quota **501** per quelli sulla direttrice **Cina-Nord Europa**, **456** sulla direttrice **Cina-Mediterraneo** e **373** per l'**Indice generale**, per poi flettere velocemente, portandosi rispettivamente a quota **109** (-78,2% rispetto al massimo), **125** (-72,6%) e **105** (-71,8%) in questi primi inizi del 2023.

Un certo rallentamento dei flussi commerciali, i minori colli di bottiglia lungo le *supply chain* globali, la netta riduzione dei ritardi e dei tempi di attesa delle navi, con un conseguente aumento della disponibilità di stiva, nonché le incertezze sul futuro prossimo dell'economia hanno tutti contribuito alla loro riduzione.

Andamento del CCFI, gennaio 2020-03/03/2023 (gennaio 2020= 100)



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.).



6. Tendenze dello shipping internazionale

I **risultati eccezionali** realizzati dalle compagnie di navigazione nel 2021, **si confermano nel 2022**, con **aumenti** medi del **fatturato** prossimi al **40%** e **profitti** che rappresentano in media più del **47%** del fatturato.

Compagnia	Valuta	Ricavi			EBITDA			Profitti			EBITDA/Ricavi		Profitti/Ricavi	
		2021	2022	Var %	2021	2022	Var %	2021	2022	Var %	2021	2022	2021	2022
CMA CGM	MIn.US\$	55.980	74.500	33,1%	23.110	33.310	44,1%	17.890	24.880	39,1%	41,3%	44,7%	32,0%	33,4%
Cosco SH (a, b)	MIn.RMB	139.264	210.784	51,4%	49.580	95.287	92,2%	42.870	76.669	78,8%	35,6%	45,2%	30,8%	36,4%
Evergreen (a, c)	MIn.TWD	333.401	516.257	54,8%	192.105	341.982	78,0%	176.915	314.983	78,0%	57,6%	66,2%	53,1%	61,0%
Hapag Lloyd	MIn.EUR	22.274	34.543	55,1%	10.853	19.429	79,0%	9.085	17.043	87,6%	48,7%	56,2%	40,8%	49,3%
Hyundai MM	MIn.US\$	12.053	14.387	19,4%	6.447	7.698	19,4%	4.664	7.792	67,1%	53,5%	53,5%	38,7%	54,2%
Maersk	MIn.US\$	61.787	81.529	32,0%	24.036	36.813	53,2%	18.033	29.321	62,6%	38,9%	45,2%	29,2%	36,0%
ONE (c)	MIn.US\$	21.665	24.640	13,7%	12.782	14.762	15,5%	11.648	13.788	18,4%	59,0%	59,9%	53,8%	56,0%
OOCL (a, b)	MIn.US\$	6.987	11.061	58,3%	2.836	5.723	101,8%	2.811	5.664	101,5%	40,6%	51,7%	40,2%	51,2%
Wan Hai	MIn.TWD	157.360	219.435	39,4%	83.362	113.282	35,9%	69.320	93.172	34,4%	53,0%	51,6%	44,1%	42,5%
Yang Ming (a, c)	MIn.TWD	231.006	315.964	36,8%	109.978	165.858	50,8%	133.959	201.269	50,2%	47,6%	52,5%	58,0%	63,7%
Zim (a, c)	MIn.US\$	7.262	10.373	42,8%	3.699	5.551	50,1%	2.941	4.212	43,2%	50,9%	53,5%	40,5%	40,6%

a) EBIT

b) I° semestre 2022

c) Gen-Set 2022

Fonte: bilanci aziendali

6. Tendenze dello shipping internazionale

Secondo i dati forniti da Alphaliner, dopo il forte aumento dei noli delle navi portacontainer, che ha raggiunto il suo massimo a marzo del 2022, i valori hanno incominciato a flettere fino a raggiungere i minimi attuali.

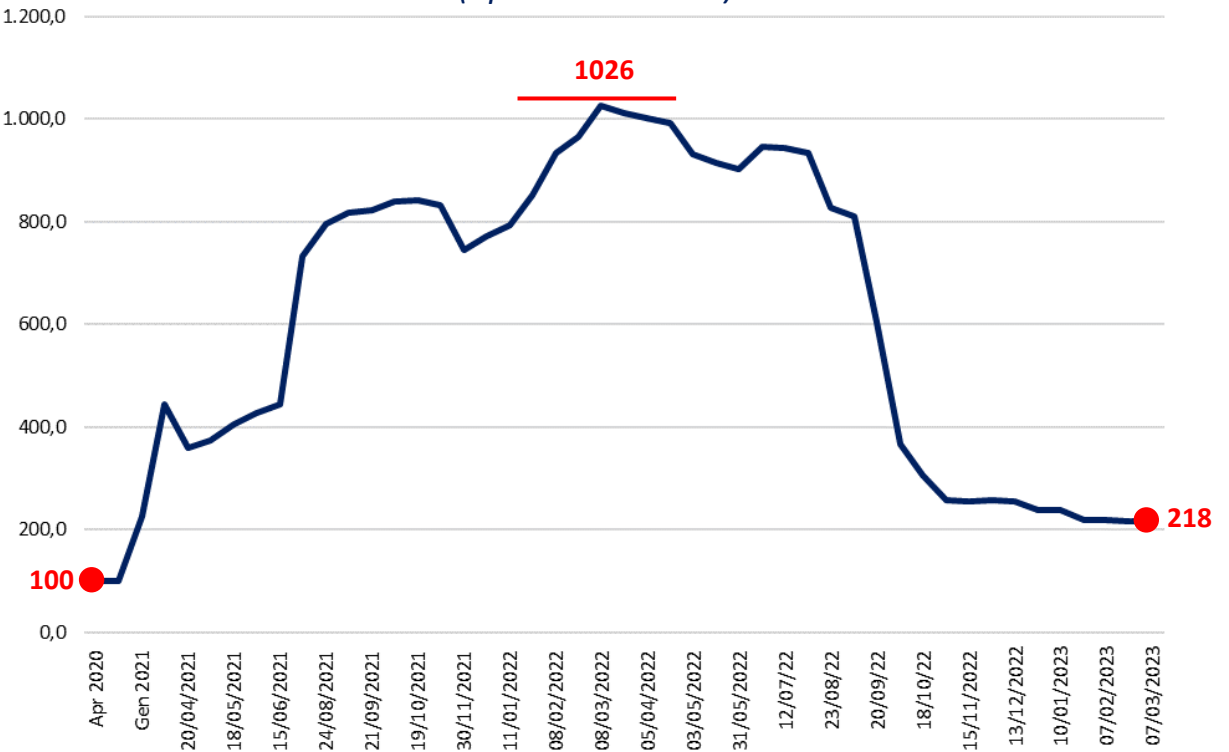
Il ridimensionamento dei noli è legato alle già citate motivazioni, che hanno prodotto un calo della domanda, soprattutto per i contratti di lunga durata.

Prezzo medio giornaliero del noleggio di navi portacontainer
(x1000 USD)

Teu	Apr 2020 (<i>'000 USD/giorno</i>)	24/01/2023 (<i>'000 USD/giorno</i>)	07/02/2023 (<i>'000 USD/giorno</i>)	21/02/2023 (<i>'000 USD/giorno</i>)	07/03/2023 (<i>'000 USD/giorno</i>)
8.500	23,0	42,0	42,0	42,0	39,0
5.600	16,0	26,0	26,0	25,0	26,0
4.000	9,5	20,0	20,0	18,0	19,0
2.500	8,3	17,0	17,0	17,0	16,5
1.700	7,0	13,5	13,5	14,0	14,0
1.000	5,7	11,5	11,5	12,0	12,5

Fonte: Alphaliner

Andamento del noleggio di navi portacontainer
(aprile 2020= 100)



Fonte: elaborazioni su dati Alphaliner



6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, da ottobre 2020 al 1° di marzo 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, dopo il massimo di 4651 punti di agosto 2021, è continuato a scendere, pur in presenza delle forti tradizionali oscillazioni, fino a raggiungere i 1099 punti a inizio marzo 2023.



Fonte: Investing.com

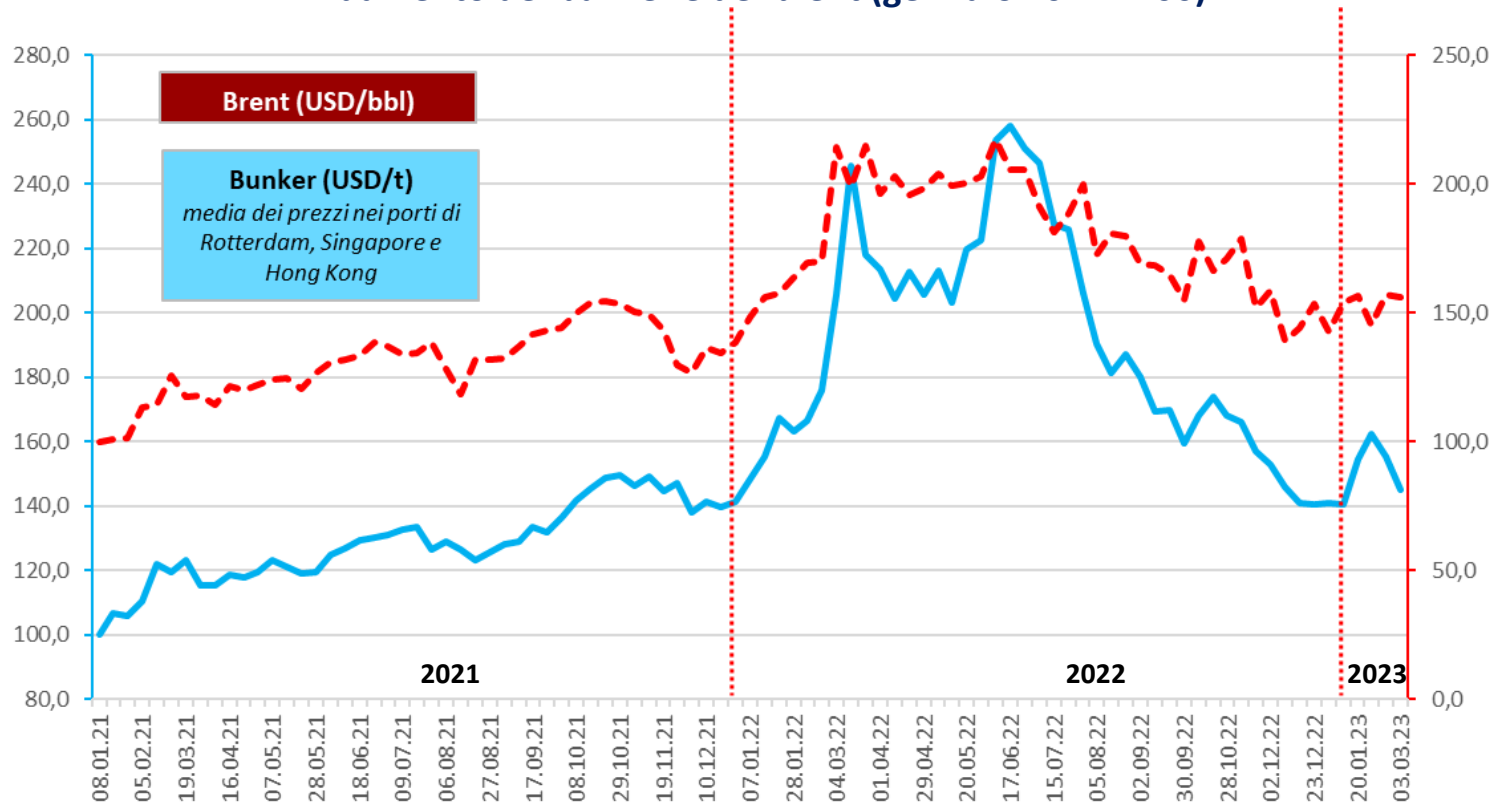


6. Tendenze dello shipping internazionale

Il prezzo del petrolio Brent è rapidamente risalito, a partire dal 2020, per toccare i suoi massimi a metà 2022, con valori intorno ai 120 USD/bbl. Da quel momento, dopo una fase di significative oscillazioni, il prezzo ha cominciato a scendere collocandosi tra gli 80 e 85 USD/bbl.

Il bunker ha seguito naturalmente un'evoluzione simile, crescendo in modo costante dai minimi del 2020, fino a superare i 1000 USD/t a marzo 2022 (media dei prezzi settimanali del bunker nei porti di Rotterdam, Singapore, Hong Kong). Da quel momento è sceso rapidamente fino a toccare i 600 USD/t.

Andamento del bunker e del brent (gennaio 2021= 100)



Fonte: DynaLiners, Investing.com

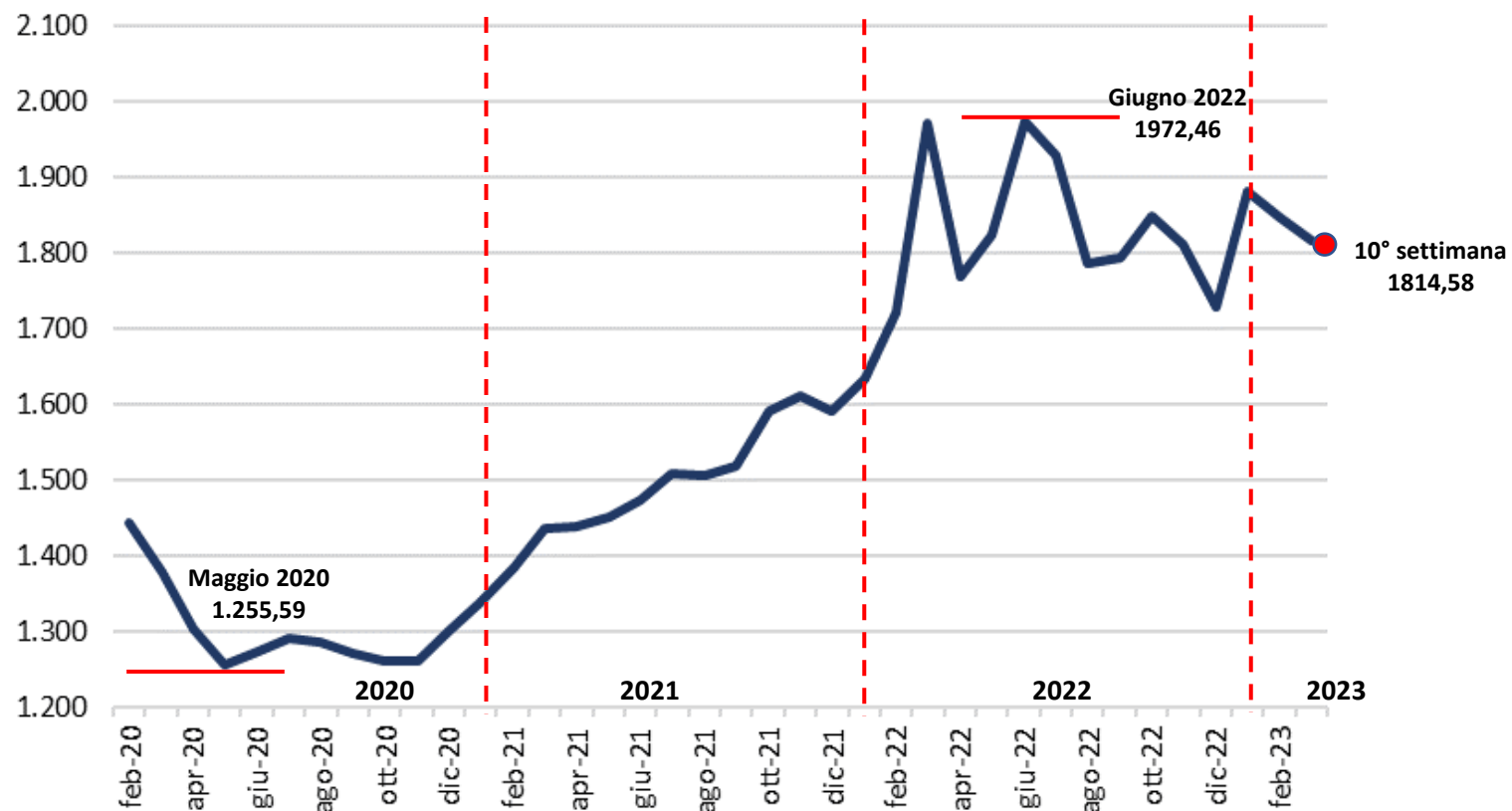


6. Tendenze dello shipping internazionale

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha raggiunto il suo massimo (media del mese) a **giugno 2022** con **1972,46 €/1000 litri**, per poi scendere ad un minimo di **1727,25 €/1000 litri** a **dicembre 2022**. Nella 10° settimana del 2023 (06/03-12/03), il prezzo medio è risalito a **1814,58 €/1000 litri**, il **5,1%** in più rispetto a dicembre.

Andamento del prezzo medio mensile del gasolio per autotrazione (x 1000 litri).

(gennaio 2020– 27 febbraio 2023)



Fonte: Ministero della transizione ecologica