

# Fedespedi Economic Outlook. 24

*Quadrimestrale di informazione economica*

*Milano, aprile 2025*

**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

Il **2024** è stato un anno **carico di tensioni**, cui si sono aggiunte, **nei primi mesi del 2025**, le incertezze legate alle politiche economiche della seconda amministrazione Trump. che potrebbero avere un impatto significativo sul commercio internazionale (dazi) e più in generale sul ciclo economico.

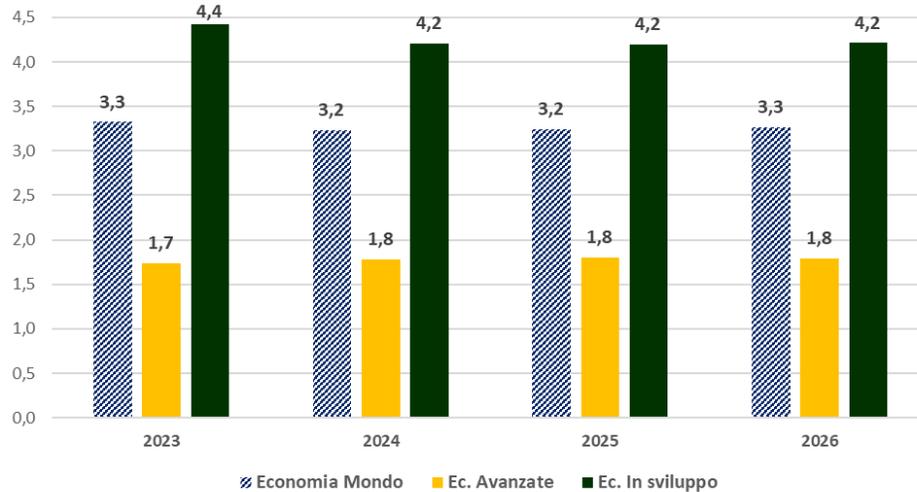
Il FMI stima una crescita del Pil Mondo, nel 2024, del **3,2%**. **Identica percentuale** di crescita per il **2025**, stabile rispetto alle previsioni di inizio 2024.

I fattori d'incertezza sono comunque tali, che i dati previsionali possono subire, a consuntivo, variazioni anche significative.

Un fattore positivo potrebbe essere la decisione della BCE di tagliare (dal 12/03/2025) di 25 punti base i tassi d'interesse di riferimento (da 2,90% a 2,65%), con la possibilità di un ulteriore taglio di 75 punti base nel corso del 2025.

Ma come fa notare la Banca d'Italia «*nonostante il graduale allentamento della politica monetaria, la dinamica del credito nell'area dell'euro rimane modesta, in un contesto di elevata incertezza e di debolezza della domanda*».

**Pil Mondo a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



**Pil a prezzi costanti in alcuni paesi**  
(var% anno su anno)

	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Mondo</b>	3,6	3,3	3,2	3,2	3,3
Unione Europea	3,7	0,6	1,1	1,6	1,7
Euro area	3,3	0,4	0,8	1,2	1,5
<i>Francia</i>	2,6	1,1	1,1	1,1	1,3
<i>Germania</i>	1,4	-0,3	0,0	0,8	1,4
<i>Italia</i>	4,7	0,7	0,7	0,8	0,7
<i>Spagna</i>	6,2	2,7	2,9	2,1	1,8
Arabia Saudita	7,5	-0,8	1,5	4,6	4,4
Brasile	3,0	2,9	3,0	2,2	2,3
Cina	3,0	5,3	4,8	4,5	4,1
EAU	7,5	3,6	4,0	5,1	5,1
Giappone	1,2	1,7	0,3	1,1	0,8
India	7,0	8,2	7,0	6,5	6,5
Messico	3,7	3,2	1,5	1,3	2,0
Regno Unito	4,8	0,3	1,1	1,5	1,5
Russia	-1,2	3,6	3,6	1,3	1,2
Stati Uniti	2,5	2,9	2,8	2,2	2,0
Vietnam	8,1	5,0	6,1	6,1	6,0

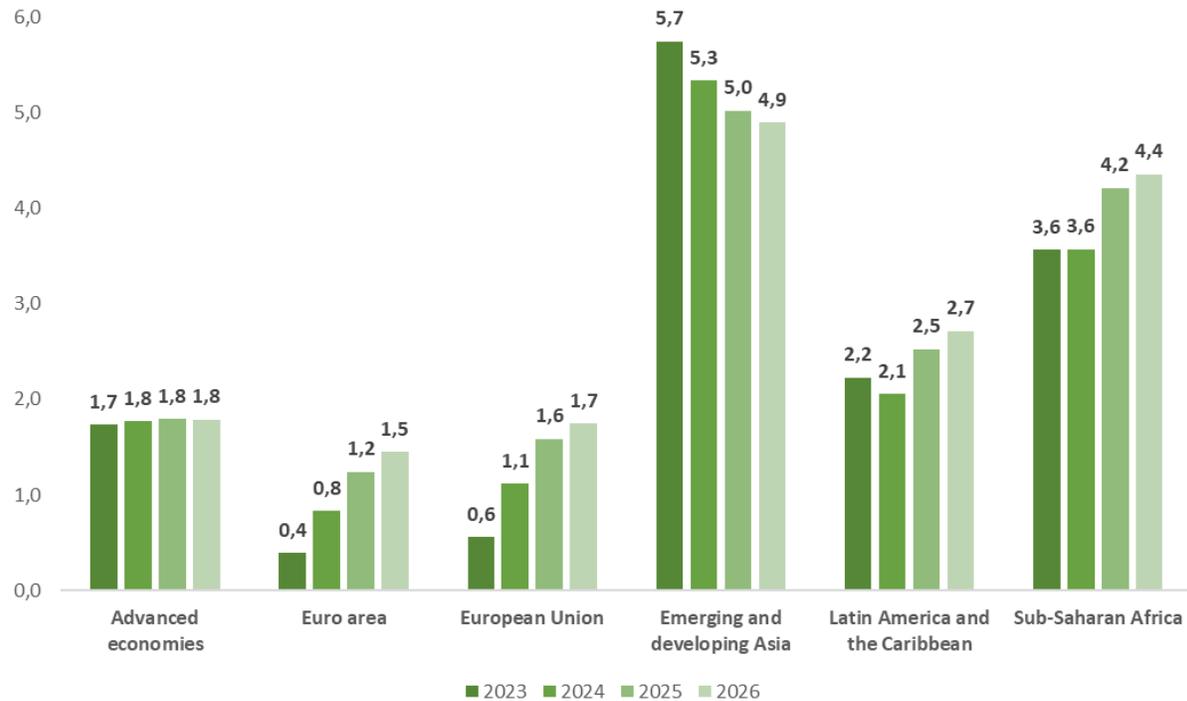
Fonte: FMI

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

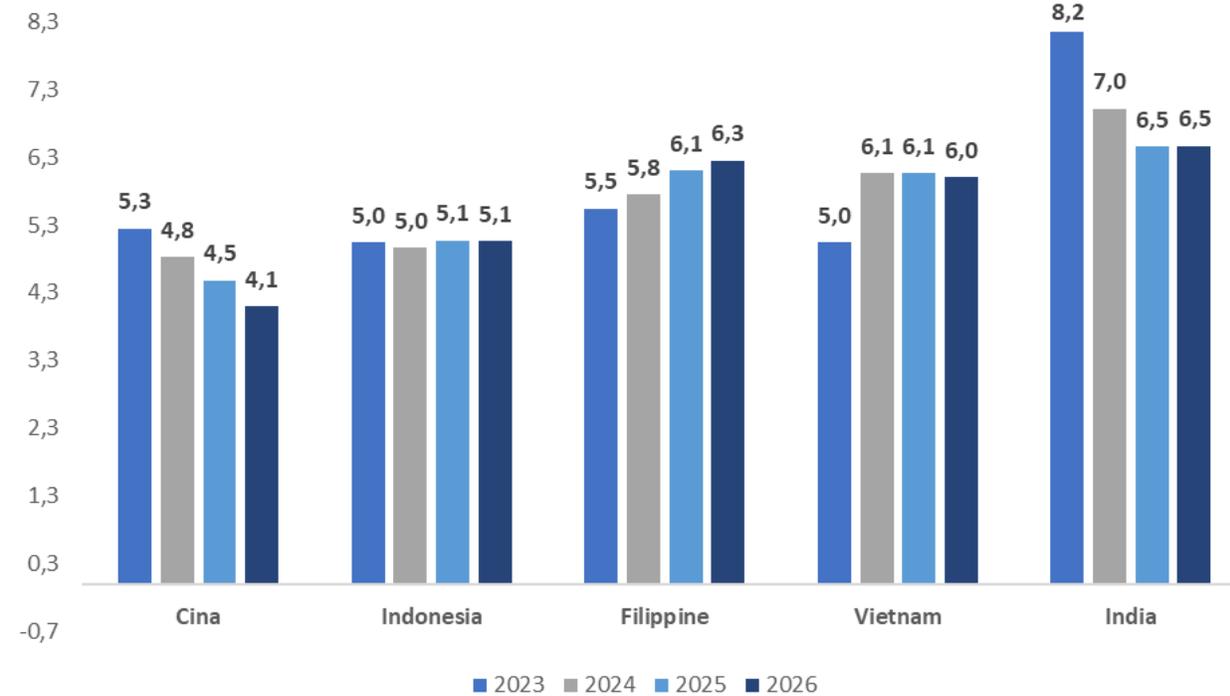
A livello globale, tra le aree geografiche **più dinamiche** quelle del **Far East**, pur con un tasso di crescita in **tendenziale diminuzione**. Sull'area pesa la minore dinamicità della **Cina**, che sta attraversando, ormai da tempo, un delicato periodo di non facile riposizionamento, da un modello economico basato su investimenti ed esportazioni, ad uno più centrato sulla domanda interna.

In crescita invece l'**Africa Sub-sahariana** (2024= +3,6%, 2025= +4,2%) e l'**UE27** (stima 2024= +1,1%, 2025= 1,6%), quest'ultima su valori nettamente più bassi e suscettibili di variazioni negative legate all'andamento del ciclo economico.

**Pil a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



**East Asia & Pacific: Pil a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



Fonte: FMI

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

La debolezza dell'UE27 in questa fase è ben illustrata dall'andamento della produzione industriale dei 27 paesi, **negativa a partire dal 2° TRIM 2023**.

Ciò vale in particolare per la **Germania**, paese leader sul piano industriale, la cui produzione industriale ha mostrato un andamento fortemente decrescente a partire dai primi mesi del 2023, con effetti a catena sugli altri paesi, come l'Italia, strettamente connessi alle filiere produttive tedesche. Sull'andamento della produzione industriale ha inciso, come noto, la **crisi del settore automotive**, pilastro dell'industria europea.

## UE 27: andamento della produzione industriale

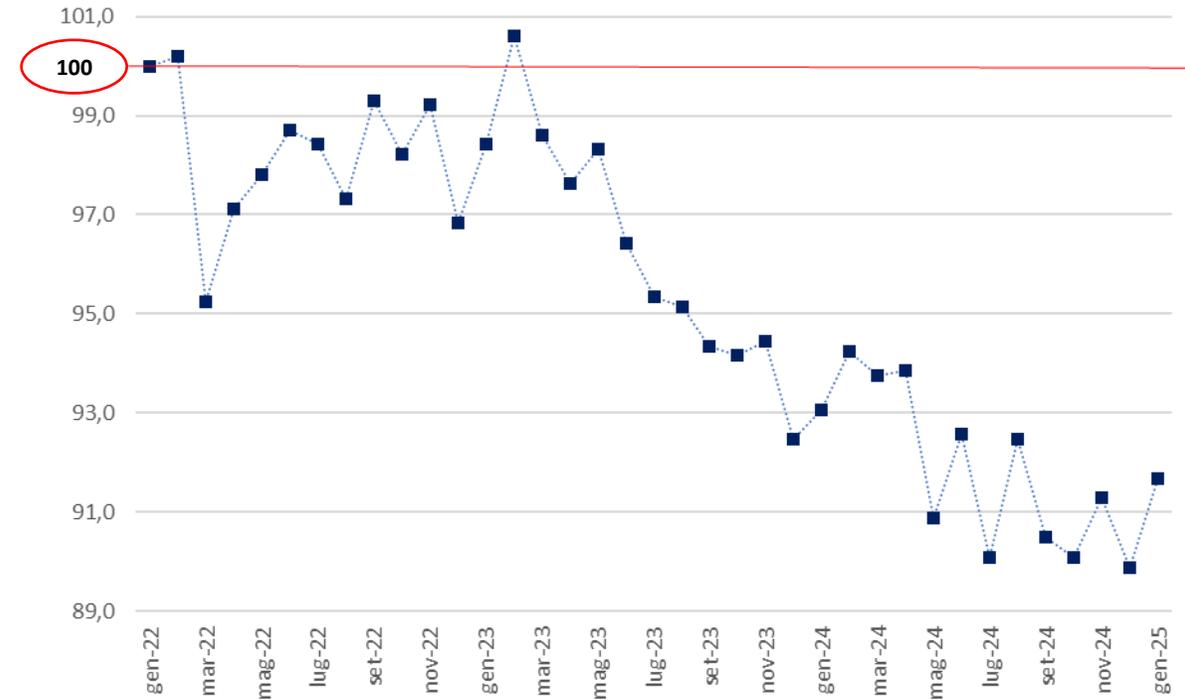
(var % sul trimestre precedente)



Fonte: Eurostat

## Germania: andamento mensile della produzione industriale

(gennaio 2022=100)

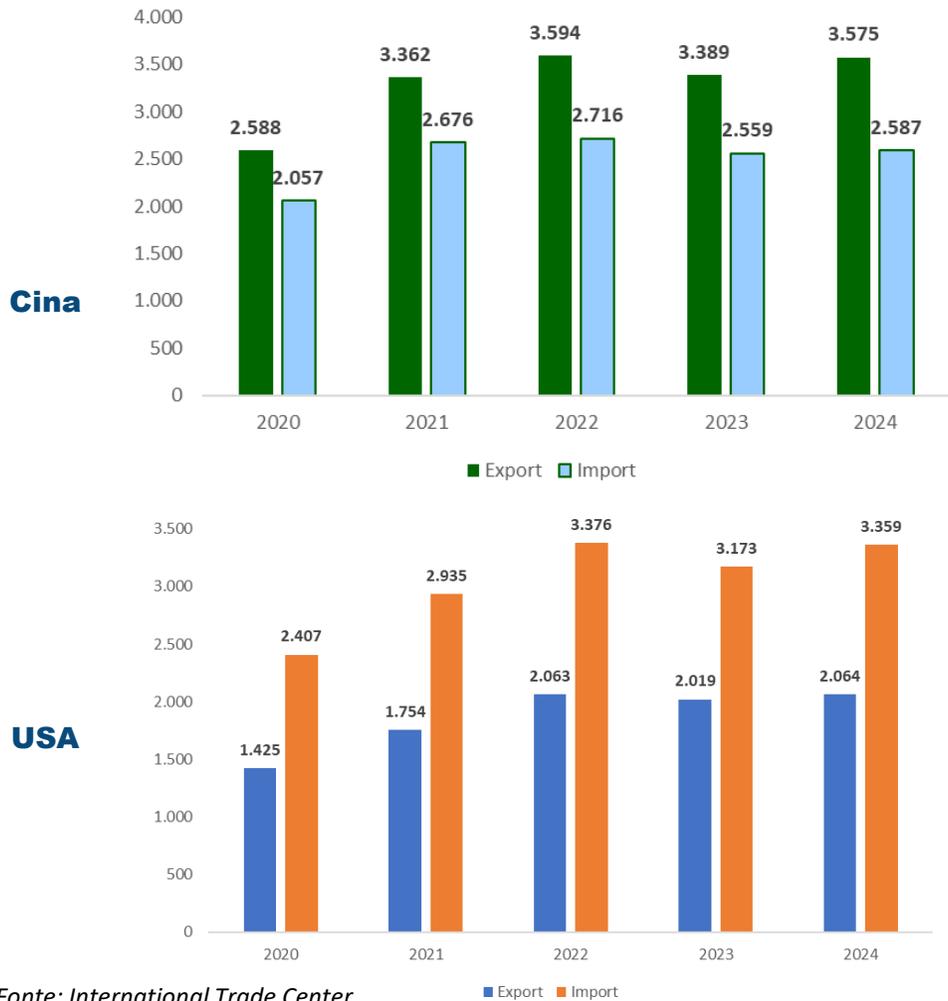


Fonte: DESTATIS – Statistische Bundesamt

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

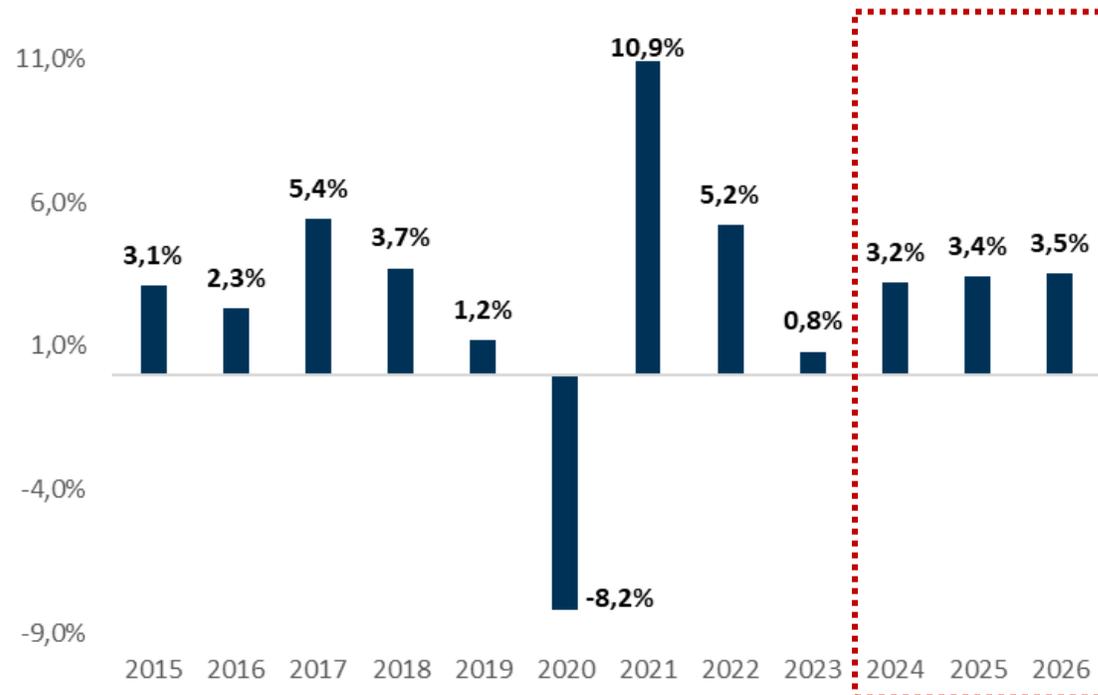
Nel **2024** il commercio a livello Mondo ha registrato una crescita intorno al **3,2%**. Buoni i risultati per la **Cina** (export +5,5%, import +1,1%), l'**India** (export +3,5%) e gli **Stati Uniti** (export 2,2%, import +5,8%).

## Andamento del commercio estero della Cina e degli USA



## Variazione % annua dell'export Mondo di merci e servizi, 2015-2026

(2024-2025-2026 stima)

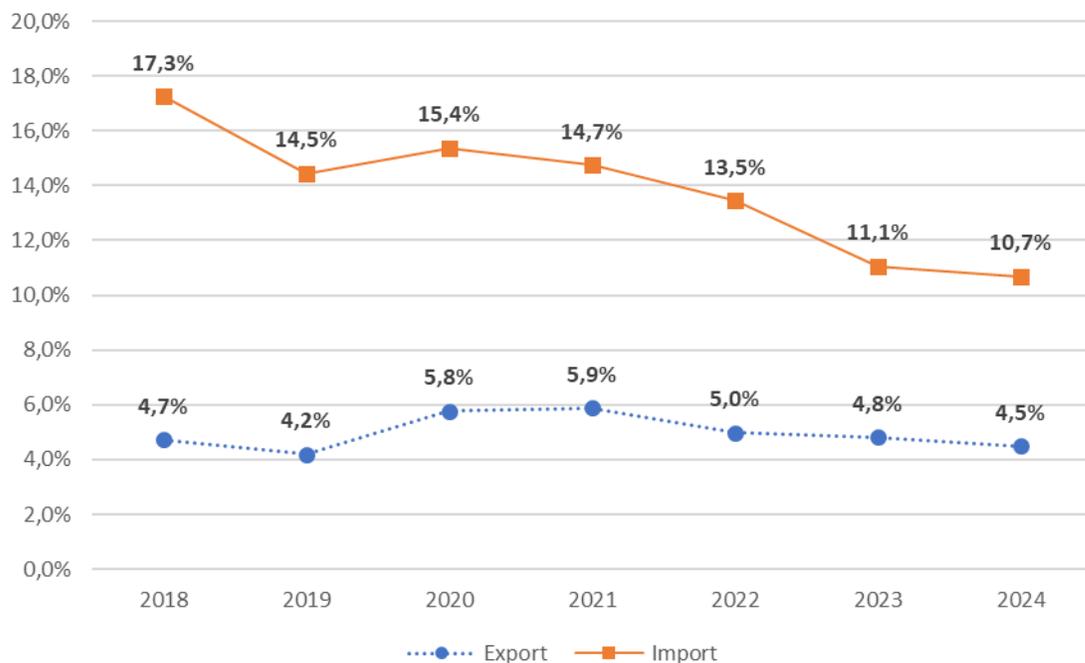


# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Continua la flessione degli scambi tra Stati Uniti e Cina, il cui peso sull'import statunitense è ulteriormente sceso, nel 2024, al 10,7% del totale e scenderà ancora se continuerà l'attuale guerra dei dazi, con tariffe ormai sopra il 100% per quasi tutte le merci cinesi.

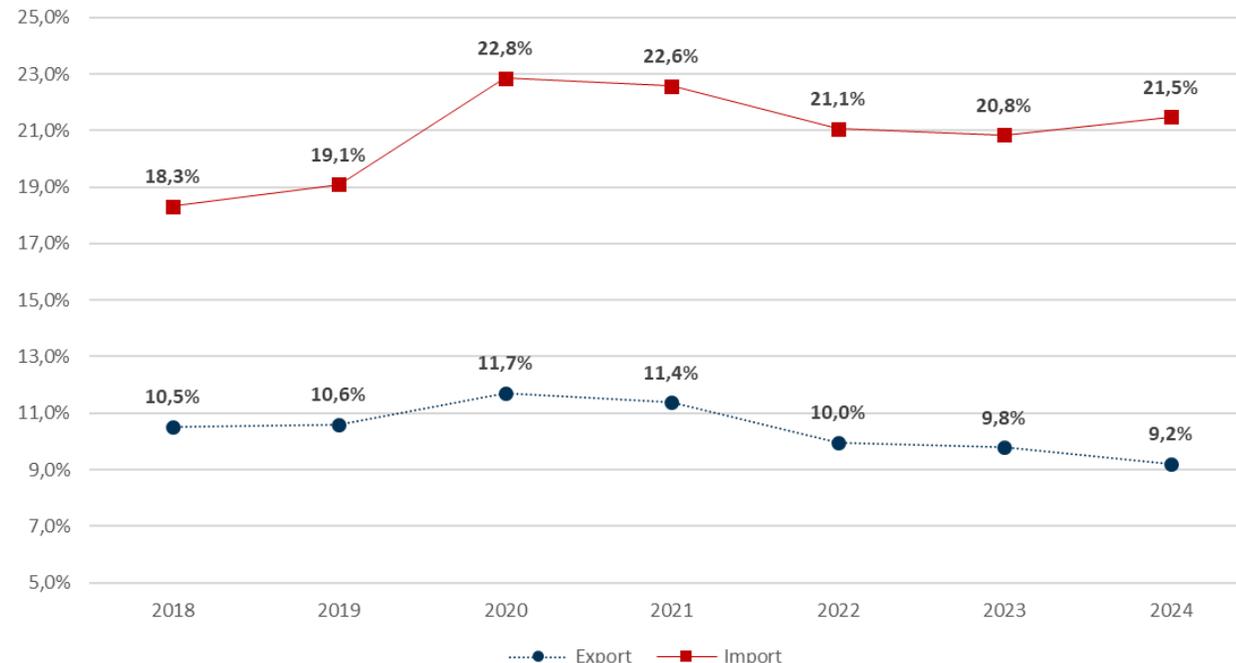
Diversa la situazione per quanto riguarda l'Unione Europea, per la quale la Cina rimane, dopo gli Stati Uniti, il partner principale, rappresentando mediamente il 20% circa delle importazioni. Dal lato dell'export, che vale nel 2024 il 9,2% del totale, si nota una progressiva flessione a partire dal 2020.

### Stati Uniti: peso % della Cina sull'export/import totale



Fonte: U.S. Census Bureau

### UE-27: peso % della Cina sull'export/import totale



Fonte: Eurostat

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

A differenza del petrolio Brent, il prezzo del **gas naturale** alla Borsa di Amsterdam ha subito nell'ultimo anno un aumento intorno al **27%**. Le cause sono molteplici, oltre alla crisi energetica indotta dalla guerra Russo-Ucraina, l'aumento della domanda di una materia prima indispensabile per la produzione di energia elettrica. Anch'essa però risente del clima attuale, evidenziando una forte flessione a partire da febbraio 2025.

Il prezzo del **Brent** (petrolio del Mare del Nord) nel 2024 ha invece mostrato una **progressiva flessione** del prezzo, che si è accentuata nelle ultime settimane, passando dagli 86,99 USD/Bbl di inizio aprile 2024, ai 59,15 USD/Bbl di inizio aprile 2025. I motivi della flessione sono vari: dalle minori tensioni in Medio Oriente, soprattutto tra Israele e Iran, che tendono ad alleggerire la pressione sul prezzo del greggio, alle aspettative su un ridimensionamento dei consumi in un contesto di crisi della domanda.

## Prezzo gas naturale alla borsa di Amsterdam - EU Dutch TTF

(EUR/MWh, 02 aprile 2023 – 28 marzo 2025)



## Prezzo del Brent

(USD/Bbl, 10 aprile 2024 – 09 aprile 2025)



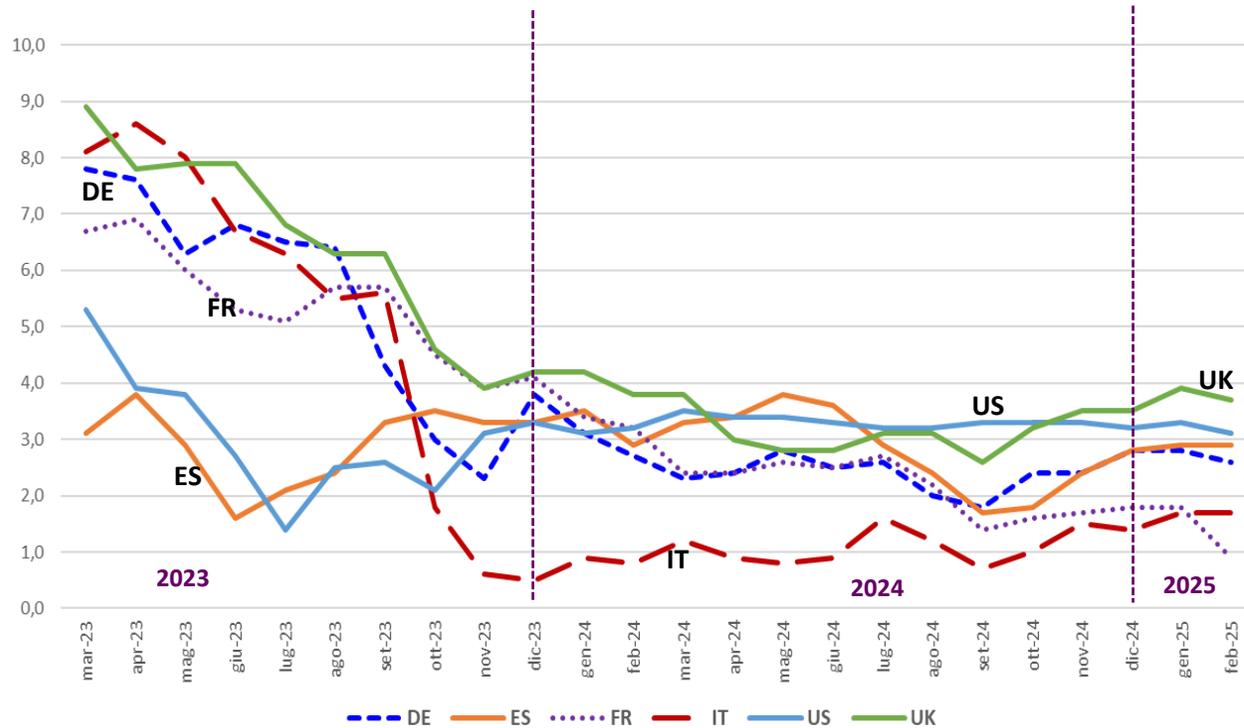
Fonte: Trading Economics

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

Nel corso del 2024 è continuata la progressiva diminuzione del tasso d'inflazione, come conseguenza della stretta monetaria decisa dalle banche centrali, solo di recente diminuita, e del calo dei consumi delle famiglie. L'inflazione media nell'area EU27 a febbraio 2025 si è collocata al +2,7%, con i principali paesi (Germania, Francia, Spagna e Italia) ormai stabilmente sotto il 3%.

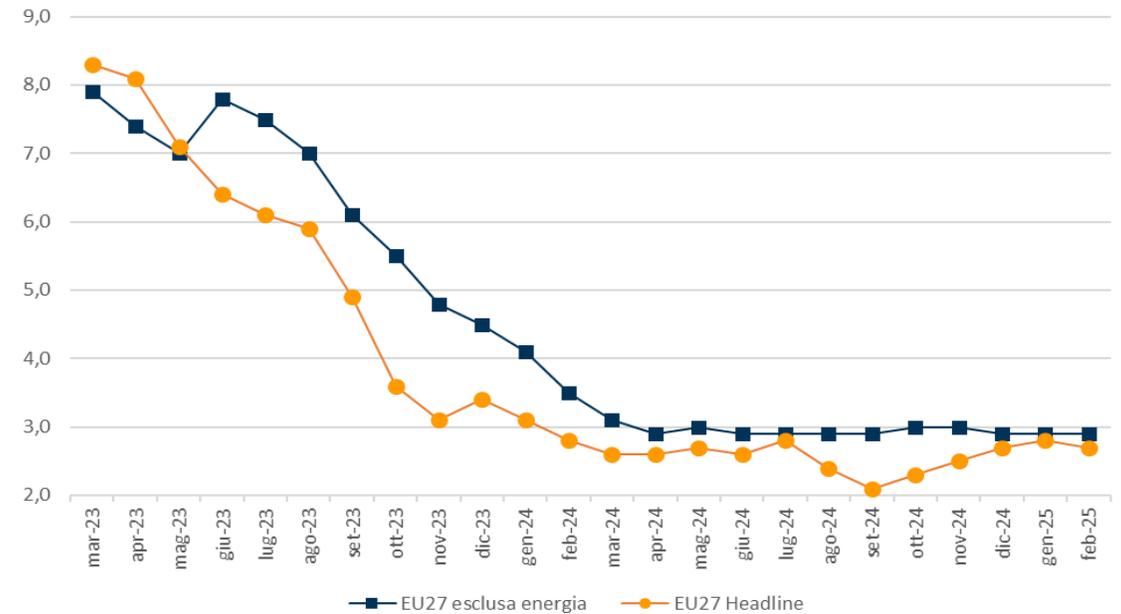
Negli ultimi mesi i tassi d'inflazione **headline** (tutti i beni di consumo) e **core** (tutti beni di consumo esclusa l'energia) si sono progressivamente avvicinati a dimostrazione del minore peso della variazione dei prezzi dei beni energetici sull'indice globale (**headline**).

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



Fonte: Eurostat, Federal Reserve Bank of St. Louis (US), Office for National Statistics (UK)

### EU27: andamento indice HICP core e headline



HICP= Harmonised Index of Consumer Prices  
 Inflazione Headline= tutti i beni di consumo  
 Inflazione Core= tutti i beni di consumo esclusa energia

Fonte: Eurostat

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

Le incertezze che dominano i mercati globali hanno contribuito nelle ultime settimane **al forte calo della domanda** di molte materie prime, sia industriali, sia energetiche, mentre crescono le quotazioni di un bene rifugio come l'oro. Ciò che domina è la paura di un periodo di significativo ridimensionamento del ciclo economico e di conseguenza di minore domanda di materie prime.

## Variation % dei prezzi sui mercati internazionali

(anno/anno, 9 aprile 2025, ore 12:40)

Energia	Var % 1 anno
Greggio (USD/Bbl)	-33,8%
Brent (USD/Bbl)	-33,3%
Gas naturale (USD/MMBtu)	84,6%
Gas naturale (TTF, EUR/kWh)	24,6%
UK Gas (Gbp/thm)	23,7%
Uranio (USD/Lbs)	-28,2%
Carbone (USD/ton)	-23,3%

Legenda:

Bbl (barile= 158,987 l)

MMBtu (milioni di British thermal unit, 1 Btu= 1,055 kJ)

t.oz (troy oncia= 31,1034768 gr)

Bu (bushel= 25,40 kg)

Thm (therm= 105,5056 MJ= 29,307 kWh)

Lbs (libbra= 0,453592 kg)

Cwt (US) (hundredweight= 100 Lbs= 45,3592 kg)

USD (Dollaro statunitense)

GBP (Sterlina britannica)

CNY (Renminbi cinese)

MYR (Ringgit malese)

Fonte: Trading Economics

Industria	Var % 1 anno
Oro (USD/t.oz)	28,2%
Rame (USD/Lbs)	-1,9%
Acciaio (CNY/ton)	-9,6%
Minerali di ferro (USD/ton)	-4,9%
Litio (CNY/ton)	-36,5%
Platino (USD/t.oz)	-7,4%
Titanio (USD/Kg)	-7,6%
Cobalto (USD/t)	18,0%
Piombo (USD/t)	-14,9%
Alluminio (USD/t)	-5,2%
Zinco (USD/t)	-6,4%
Nickel (USD/t)	-23,1%
Molibdeno (USD/Kg)	-0,8%
Palladio (USD/t.oz)	-17,1%
Rodio (USD/t.oz)	12,2%

Agricoltura	Var % 1 anno
Cacao (USD/t)	-25,4%
Caffè (USD/Lbs)	56,1%
Cotone (USD/Lbs)	-23,3%
Eggs US (USD/Dozen)	35,2%
Grano (USD/Bu)	-2,6%
Mais (USD/Bu)	8,6%
Olio di girasole (USD/t)	51,2%
Olio di palma (MYR/t)	-3,3%
Riso (USD/cwt)	-21,1%
Soia (USD/Bu)	-14,1%
Succo di arancia (USD/Lbs)	-37,6%
Tea (USD/Kg)	-15,2%
Zucchero (USD/Lbs)	-16,4%

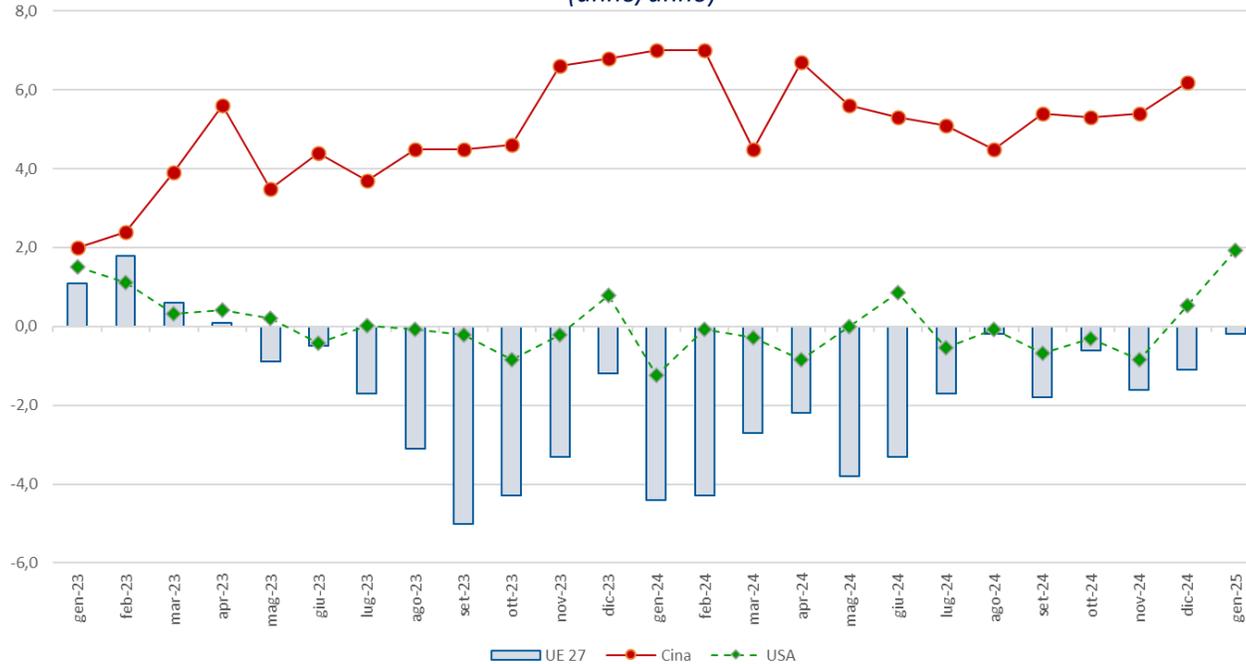
# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Il Pil dell'UE27 nel 4° trimestre del 2024 ha dato segnali di ripresa, con un aumento dell'**1,4%** rispetto allo stesso periodo del 2023. L'aumento congiunturale sul trimestre precedente è stato dello **0,4%**.

Uno dei fattori che pesa sul Pil dell'UE27 è l'andamento dei settori industriali. Come già evidenziato nel precedente Outlook, la crisi del settore dell'*automotive* è stata esiziale per l'industria europea.

A questa si è poi sommato l'azzeramento dei legami commerciali con la Russia e nel prossimo futuro incideranno senz'altro i difficili rapporti con gli Stati Uniti e la sua aggressiva politica daziaria.

**Cina, USA, UE27: Produzione manifatturiera: variazione % tendenziale**  
(anno/anno)



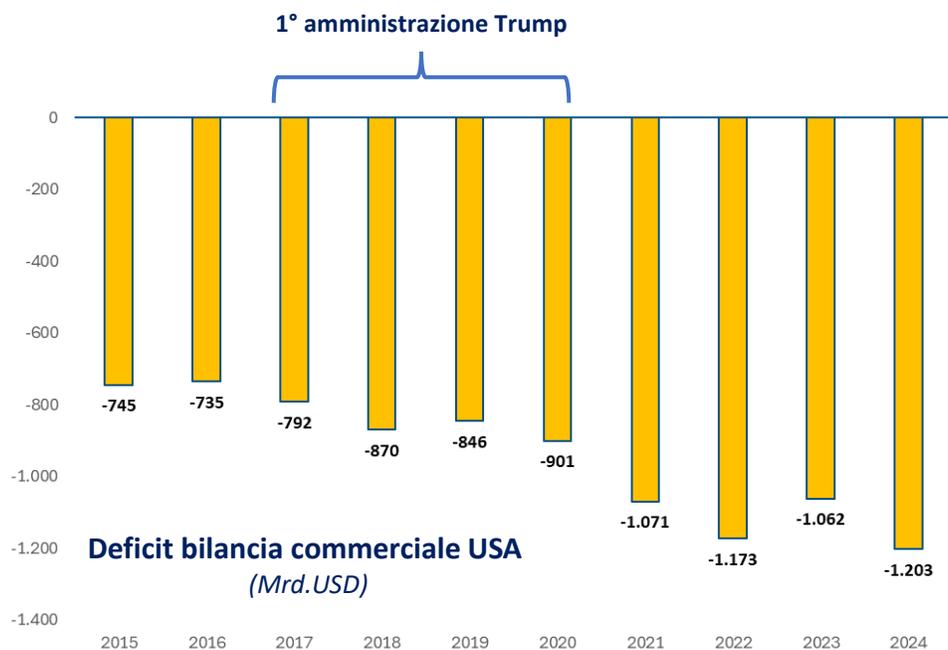
Fonte: Eurostat, Ychart (US), National Bureau of Statistics of China, uffici statistici nazionali.

VARIAZIONE % DEL PIL (anno su anno) EURO-ZONA e UE27 (sullo stesso periodo anno precedente)					Sul Trim precedente
Paesi	1° T 24	2° T 24	3° T 24	4° T 24	4° T 24
Austria	-1,8	-1,8	-1,3	-1,2	-0,4
Belgio	0,8	0,9	1,2	1,1	0,2
Cipro	3,8	3,4	3,6	2,9	0,3
Croazia	4,3	3,2	4,2	3,6	1,4
Estonia	-1,0	-0,7	-0,2	1,1	0,7
Finlandia	-1,6	-1,2	0,9	1,2	-0,2
Francia	1,4	1,0	1,2	0,6	-0,1
Germania	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,2
Grecia	2,1	2,1	2,3	2,6	0,9
Irlanda	-3,8	-3,1	3,0	9,2	3,6
Italia	0,3	0,6	0,6	0,6	0,1
Lettonia	-0,3	0,0	-0,9	-0,4	0,0
Lituania	2,8	1,6	2,6	3,7	0,8
Lussemburgo	-0,7	-0,1	1,2	n.d.	n.d.
Malta	8,4	8,0	5,0	2,8	-0,7
Paesi Bassi	-0,6	0,8	1,7	1,8	0,4
Portogallo	1,4	1,5	1,9	2,8	1,5
Slovacchia	2,7	2,0	1,7	1,7	0,5
Slovenia	2	0,9	1,3	1,1	0,6
Spagna	2,7	3,3	3,5	3,5	0,8
<b>Euro-zona 20</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,2</b>
Bulgaria	2,0	2,4	2,8	3,4	0,9
Danimarca	2,4	4,0	3,8	4,1	1,6
Polonia	1,7	3,8	2,0	3,7	1,3
Rep. Ceca	0,3	0,5	1,4	1,8	0,7
Romania	2,0	0,8	-0,1	0,7	0,8
Svezia	0,1	0,4	0,9	2,4	0,8
Ungheria	1,6	1,2	-0,7	0,1	0,5
<b>UE 27</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,4</b>
Gran Bretagna	0,7	1,1	1,2	1,5	0,1
Brasile	2,5	3,3	4,0	3,6	0,2
Cina	5,3	4,7	4,6	5,4	1,6
Giappone	-0,8	-0,7	0,7	1,2	0,6
Stati Uniti	2,9	3,0	2,7	2,5	0,6

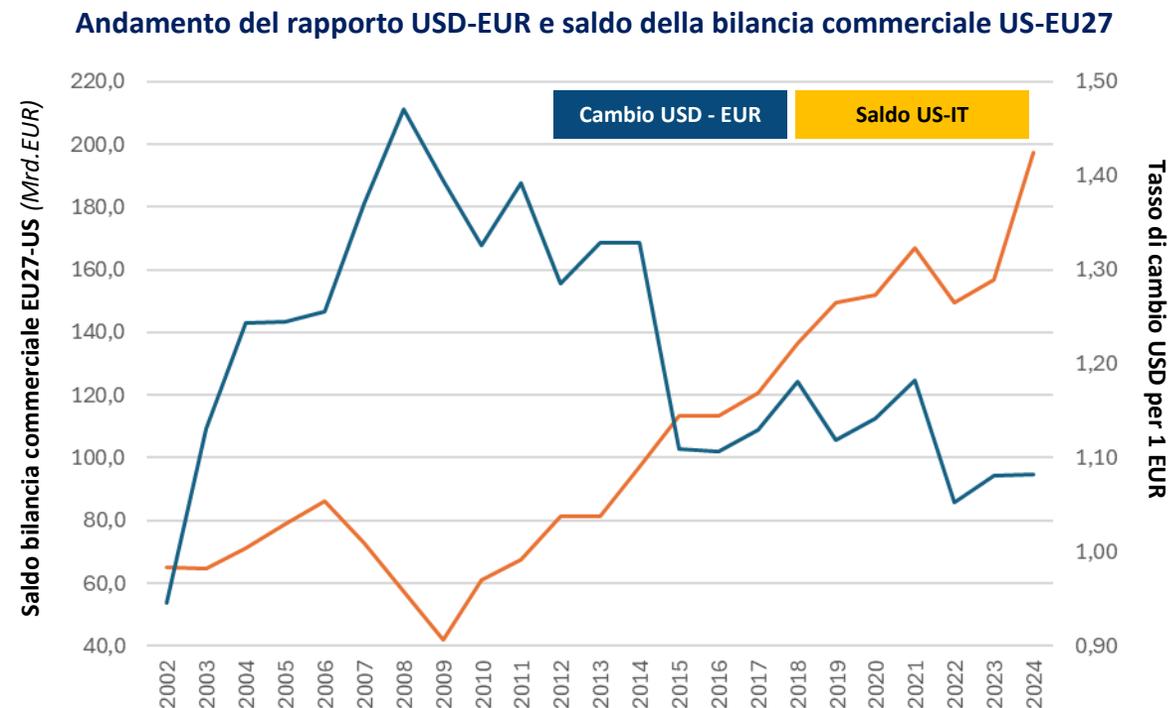
# 1. I dati macroeconomici – I fattori di rischio: i dazi

**Cosa accadrà nel 2025 al commercio internazionale?** Trump ha varato, come promesso, una nutrita serie di dazi (attualmente sospesi), che coinvolgono, *erga omnes*, i principali paesi con i quali gli Stati Uniti hanno rapporti commerciali (anche se con tariffe differenziate). Quali le possibili conseguenze? Non è facile rispondere alla domanda, dipende da molti fattori, ma si può ipotizzare:

- in primo luogo una **probabile riduzione degli scambi** tra i paesi direttamente coinvolti, ma con effetti a cascata più generali, considerando il peso degli USA nel commercio mondiale. La riduzione dipenderà anche dai prodotti colpiti e dal loro ruolo nelle filiere globali di fornitura;
- poi un **aumento dei prezzi** (inflazione) nel paese che impone il dazio, ossia negli USA. Ma questo dipende dall'elasticità della domanda, dalla possibilità di trovare nuovi fornitori, o dalla possibilità per il venditore/compratore di assorbire il dazio stesso. Comunque un aumento dell'inflazione negli USA è quasi inevitabile;
- inoltre **variazioni nel tasso di cambio** del dollaro verso le altre monete, euro compreso. La direzione della variazione (apprezzamento vs svalutazione) dipende anch'essa da vari fattori, ma in generale la moneta del paese che mette i dazi tende a rivalutarsi (in questo caso il dollaro), riducendone gli effetti (dei dazi). Se uno degli scopi è la diminuzione del deficit con l'estero, il risultato finale può essere il contrario, come accaduto nella prima amministrazione Trump, durante la quale il deficit ha continuato a crescere.



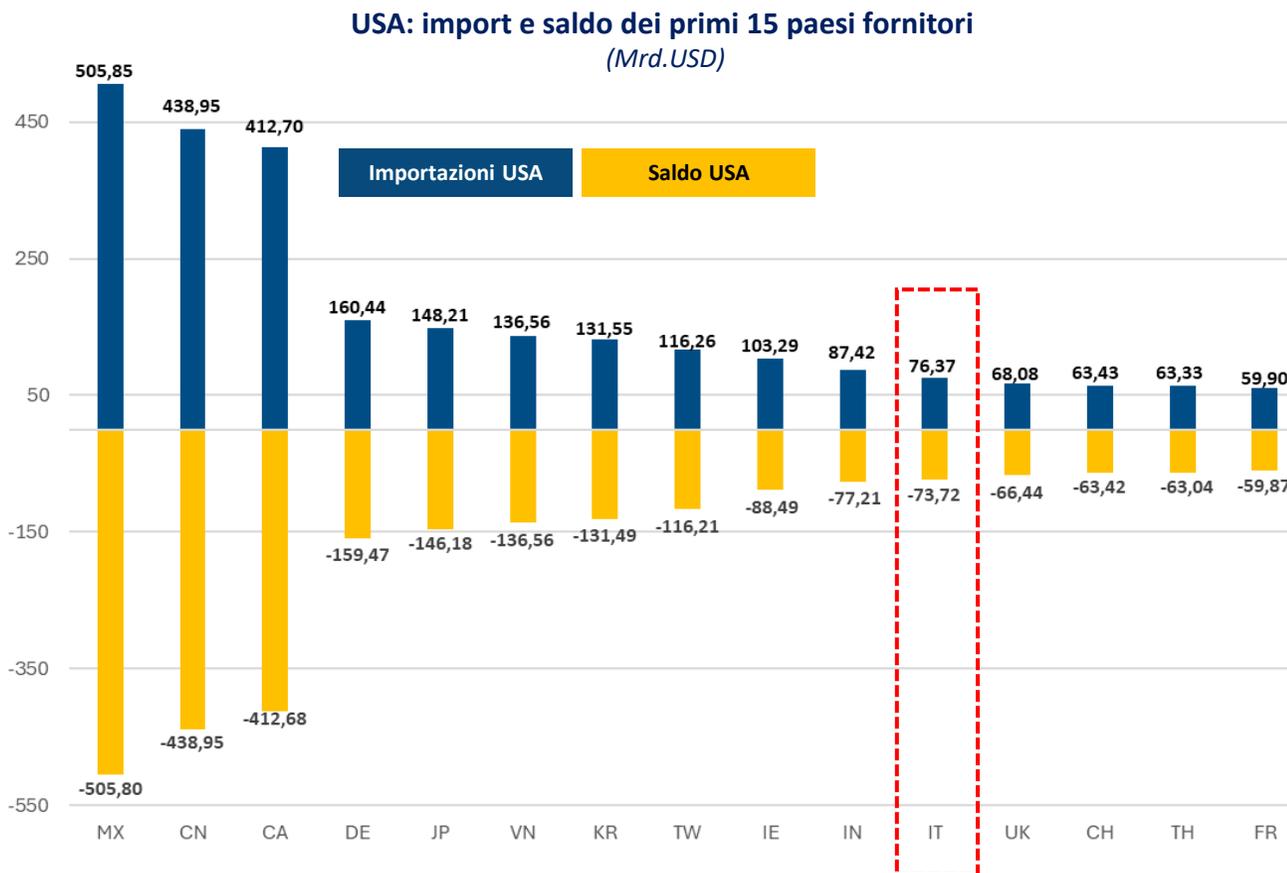
Fonte: US Department of commerce - International Trade Administration, Banca d'Italia, Eurostat



# 1. I fattori di rischio: i dazi

Per quanto riguarda più nello specifico l'Italia quali le conseguenze dei dazi e di un'ipotetica guerra commerciale con gli USA? **Senz'altro negative**, anche se è **difficile stabile quanto negative**. Il nostro paese, collocandosi nel **2024 all'11° posto**, è tra i principali fornitori degli USA e uno di quelli che vanta il maggior attivo commerciale (**73,72 Mrd.USD**), facendone così, nell'ottica della nuova Amministrazione statunitense, un obiettivo preferenziale della politica daziaria (come più in generale l'intera Unione Europea).

D'altra parte, gli **Stati Uniti** sono diventati nel 2024 il **secondo mercato** di sbocco dei nostri prodotti, dopo la Germania e **superando la Francia**, da sempre nostro secondo partner.



Fonte: US Department of commerce - International Trade Administration

A livello di grandi aree di prodotto (divisioni Istat), l'**82%** dell'export italiano verso gli Stati Uniti è realizzato dalle undici divisioni sotto elencate, di cui il **35%** solo dalle prime due: le aree della **meccanica** e dell'**industria farmaceutica**. Seguono per importanza, l'**industria alimentare** e l'**automotive**.

### Esportazioni Italia verso gli Stati Uniti per Divisioni Ateco 2007

Divisioni (Mio.EUR)	EXP2022	EXP2023	EXP2024	Peso %
CK28-Macchinari e apparecchiature n.c.a.	11.127	12.377	12.818	19,8%
CF21-Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	7.238	8.000	10.060	15,5%
CA10-Prodotti alimentari	3.994	4.036	4.891	7,6%
CL29-Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	4.766	5.776	4.378	6,8%
CL30-Altri mezzi di trasporto	5.893	6.143	3.594	5,5%
CM32-Prodotti delle altre industrie manifatturiere	3.777	3.862	3.462	5,3%
CE20-Prodotti chimici	2.743	2.901	2.890	4,5%
CJ27-Appar. elettriche e appar. per uso domestico non elettriche	2.397	2.543	2.881	4,4%
CA11-Bevande	2.540	2.557	2.841	4,4%
CB15-Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	2.837	2.743	2.644	4,1%
CB14-Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	2.488	2.348	2.440	3,8%
Altri prodotti	15.281	13.879	11.863	18,3%
<b>Totale</b>	<b>65.082</b>	<b>67.166</b>	<b>64.759</b>	<b>100,0%</b>

CK28299 Macchine di impiego generale  
 CK28220 Macchine per sollevamento/movimentazione  
 CK28293 Macchine per dosatura/confezionamento/imballaggio  
 CK28999 Macchine per impieghi speciali

CF21200 Medicinali e altri preparati farmaceutici  
 CF21100 Prodotti farmaceutici di base

CA108-Altri prodotti alimentari  
 CA104-Oli e grassi vegetali e animali  
 CA107-Prodotti da forno e farinacei  
 CA105-Prodotti delle industrie lattiero-casearie

CL291-Autoveicoli  
 CL293-Parti e accessori per autoveicoli e loro motori  
 CL292-Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi

Fonte: Istat

# 1. I fattori di rischio: i dazi

Osservando più da vicino le prime quattro aree di prodotto esportate dall'Italia (2024), gli USA, si collocano:

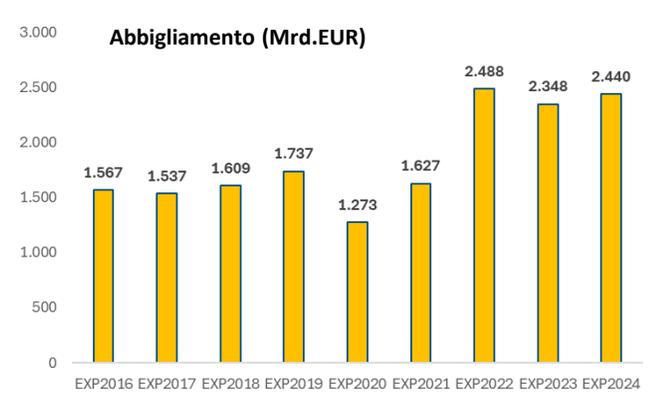
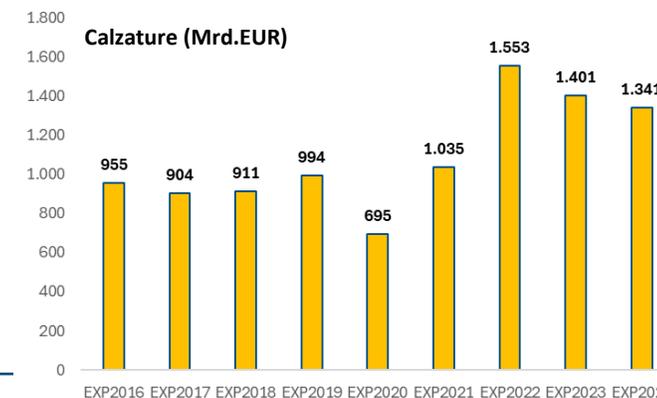
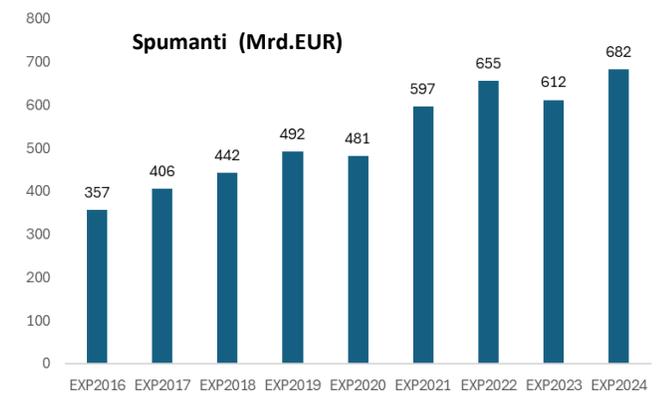
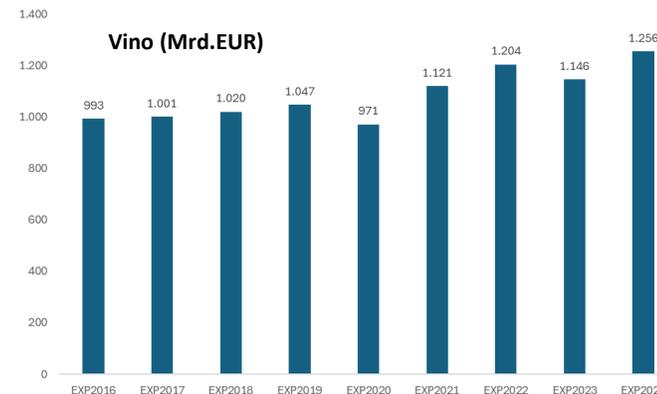
- **Macchinari e apparecchiature:** al **1° posto (12,8 Mrd.EUR)**, il **12,8%** dell'export totale italiano (circa **100 Mrd.EUR**).
- **Prodotti farmaceutici:** al **1° posto (10 Mrd.EUR)**, il **18,7%** dell'export totale italiano (**53,8 Mrd.EUR**).
- **Prodotti alimentari:** al **3° posto (4,9 Mrd.EUR)** dopo Francia e Germania, il **10,7%** dell'export totale italiano (**45,9 Mrd.EUR**). All'industria alimentare possiamo aggiungere quella delle **bevande**, dove gli USA si collocano anche in questo caso al **1° posto (2,8 Mrd.EUR)** il **23,1%** dell'export totale italiano (**12,3 Mrd.EUR**).
- **Autoveicoli:** al **3° posto (4,4 Mrd.EUR)** dopo Germania e Francia, l'**10,8%** del totale italiano (**40,4 Mrd.EUR**):

Tra le grandi famiglie di prodotto sopra elencate quelle probabilmente più minacciate dalle politiche dei dazi sono quelle dell'**auto** e dei **prodotti alimentari**. Quest'ultima in particolare per le caratteristiche delle sue imprese (medio-piccole) e per l'**elasticità** della domanda interna statunitense alle variazioni di prezzo. E' vero anche però che il prodotto italiano tende a **posizionarsi verso l'alto**, quindi su fasce di mercato **meno sensibili** alle variazioni di prezzo.

Questo è ancora più vero nel caso dei prodotti dell'industria della moda (abbigliamento, calzature, ecc.), per i quali il mercato statunitense rappresenta uno sbocco di primaria importanza.

In entrambi i casi un certo ottimismo viene dall'andamento dell'export nel periodo della prima Amministrazione Trump, durante la quale, per molti prodotti, non vi furono variazioni sostanziali dei flussi. Naturalmente tenendo presente due aspetti:

- 1) A **livello di dettaglio** (singola tipologia di prodotto) le variazioni possono essere molto ampie;
- 2) Il **sentiment**, la reazione e le aspettative dei vari attori (imprese, consumatori) di fronte ad un'azione di politica economica così aggressiva e inusuale per dimensioni **può portare ad una netta contrazione della domanda** e ad una drastica riorganizzazione delle filiere.





# 1. I fattori di rischio: i dazi

## Esportazioni Italia verso gli Stati Uniti per prodotto.

Rank	EXPORT (Mio.EUR)	2022	2023	2024	Peso %
1	CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	6.916	7.704	9.734	15,0%
2	CL29100-Autoveicoli	3.917	4.935	3.543	5,5%
3	CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	1.345	1.540	1.613	2,5%
4	CB15201-Calzature	1.553	1.401	1.341	2,1%
5	CM32121-Oggetti di gioielleria e oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di metalli preziosi	1.380	1.442	1.332	2,1%
6	CA11021-Vini da tavola e vini di qualità prodotti in regioni determinate (v.q.p.r.d.)	1.204	1.146	1.256	1,9%
7	CK28299-Macchine di impiego generale e altro materiale meccanico n.c.a.	436	782	1.232	1,9%
8	CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	920	1.165	1.220	1,9%
9	CE20420-Prodotti per toletta: profumi, cosmetici, saponi e simili	744	981	1.171	1,8%
10	CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	1.096	1.172	1.139	1,8%
11	CM32505-Armature e montature per occhiali di qualsiasi tipo	1.489	1.438	1.128	1,7%
12	CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	1.095	1.086	1.125	1,7%
13	CL30110-Costruzioni metalliche e non metalliche per navi e strutture galleggianti	3.357	3.416	982	1,5%
14	CK28293-Macchine automatiche per la dosatura, la confezione e per l'imballaggio (incluse parti e accessori)	794	1.038	973	1,5%
15	CA10411-Olio di oliva	567	673	949	1,5%
16	CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a. (incluse parti e accessori)	873	878	926	1,4%
17	CK28920-Altre macchine da miniera, cava e cantiere (incluse parti e accessori)	728	895	840	1,3%
18	CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione; condizionatori domestici fissi	463	641	831	1,3%
19	CJ27120-Apparecchiature per le reti di distribuzione e il controllo dell'elettricità	440	564	787	1,2%
20	CJ27900-Altre apparecchiature elettriche	183	713	786	1,2%
21	CK28410-Macchine utensili per la formatura dei metalli (incluse parti e accessori ed escluse le parti intercambiabili)	602	709	759	1,2%
22	CK28140-Altri rubinetti e valvole	749	752	738	1,1%
23	CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	773	751	725	1,1%
24	CK28151-Organismi di trasmissione (esclusi quelli idraulici e quelli per autoveicoli, aeromobili e motocicli)	604	638	704	1,1%
25	CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	2.798	2.330	684	1,1%
26	CA11022-Vino spumante e altri vini speciali	655	612	682	1,1%
27	CA10840-Condimenti e spezie	476	544	669	1,0%
28	CK28130-Altre pompe e compressori	688	669	653	1,0%
29	CG23310-Piastrelle in ceramica per pavimenti e rivestimenti	681	583	613	0,9%
30	CL30120-Imbarcazioni da diporto e sportive	763	769	597	0,9%

61,4%

Fonte: Istat

# 1. I fattori di rischio: i dazi

Una delle motivazioni, che hanno portato al varo dei dazi da parte di Trump, è l'accusa rivolta all'UE27 d'imporre tariffe medie troppo alte sui prodotti importati dagli USA (oltre ad un eccesso di regolamentazione e di burocrazia). Il calcolo della tariffa fatto dall'Amministrazione USA si avvale però di un metodo **molto criticabile**. Come noto, infatti, essa è stata determinata dal rapporto tra il saldo della bilancia statunitense e il suo import dall'UE il tutto diviso due (Saldo bilancia 235,6 Mrd.USD/605,8 Mrd.USD= 0,39;  $0,39/2=0,195$  arrotondato a 0,20, ossia tariffa del 20%).

Tale valore è in realtà molto lontano dalle tariffe **realmente applicate**, come si può vedere dalla tabella seguente, in cui sono elencati i **primi 23 prodotti importati dall'Italia** dagli Stati Uniti (rappresentano il **77,3% del totale dell'import**), per i quali la tariffa massima è in media intorno al **4-5%**.

Rank	Tipologia di prodotto	IMP2022	IMP2023	IMP2024	Peso %	Tariffa
1	CF21100-Prodotti farmaceutici di base	1.631.862.778	2.953.585.936	5.988.460.467	23,1%	Esenzione, tranne alcuni prodotti max 6,5%
2	BB06100-Petrolio greggio	3.207.135.119	4.447.415.007	2.580.212.983	10,0%	Esenzione
3	BB06200-Gas naturale	3.764.266.054	2.281.663.743	1.743.997.186	6,7%	Esenzione
4	CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	1.372.708.131	1.460.960.077	1.516.697.371	5,9%	Esenzione, tranne alcuni prodotti max 7,5%
5	CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	2.007.509.531	1.397.617.298	1.351.876.950	5,2%	Esenzione, tranne alcuni prodotti max 6,5%
6	EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	894.537.988	861.722.566	753.600.171	2,9%	In media 6,5%
7	CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	1.489.577.089	808.840.168	735.721.410	2,8%	Esenzione, tranne alcuni prodotti max 2,5%
8	CK28112-Turbine e turboalternatori (incluse parti e accessori)	471.099.557	460.592.050	659.499.134	2,5%	Varie da esenzione a max 4,5%
9	CI26512-Contatori di elettricità, gas, acqua e altri liquidi, bilance analitiche di	502.690.290	532.163.795	565.638.277	2,2%	Varie da esenzione a max 2,1%
10	CE20160-Materie plastiche in forme primarie	436.412.139	399.302.249	455.949.201	1,8%	Varie da esenzione a max 6,5%
11	AA01250-Altri alberi da frutta, frutti di bosco e frutta in guscio	307.652.669	313.664.145	400.397.032	1,5%	8,3%
12	BB05100-Antracite e litantrace	523.854.281	375.120.768	395.386.228	1,5%	Esenzione
13	CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	356.033.482	457.072.387	382.226.413	1,5%	Varie da esenzione a max 5,5%
14	CI26511-Strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia	221.558.789	234.279.900	324.768.423	1,3%	Varie da esenzione a max 3,7%
15	AA01112-Semi oleosi	183.220.064	234.871.733	312.478.933	1,2%	Esenzione
16	CE20599-Altri prodotti chimici n.c.a.	328.134.125	280.443.760	278.165.308	1,1%	Varie da esenzione a max 5,5%
17	CA11010-Bevande alcoliche distillate, rettifiche e miscelate	229.620.895	253.565.735	251.563.102	1,0%	Esenzione
18	CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	139.086.654	331.936.901	245.824.562	0,9%	Varie max 4,7%
19	CH24450-Altri metalli non ferrosi e semilavorati	121.457.724	185.958.988	220.984.806	0,9%	Max 4,8%
20	AA01111-Cereali (escluso il riso)	164.642.103	144.340.419	179.770.768	0,7%	Varie da esenzione a max 148 EUR/t
21	CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a. (incluse parti e accessori)	185.053.044	174.989.277	170.228.761	0,7%	Varie max 2,7%
22	CC17120-Carta e cartone	202.770.283	150.818.241	169.492.108	0,7%	Esenzione
23	CJ27900-Altre apparecchiature elettriche	111.118.840	165.381.836	167.321.918	0,6%	Varie da esenzione a max 9,5%
24	CC17110-Pasta-carta	195.919.072	171.760.190	162.263.009	0,6%	Esenzione
	Altri prodotti	5.860.622.712	6.157.572.529	5.876.786.771	22,7%	
	<b>Totale</b>	<b>24.908.543.413</b>	<b>25.235.639.698</b>	<b>25.889.311.292</b>	<b>100,0%</b>	

77,3%

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. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale



## 2. La situazione in Italia

Il Pil italiano nel 2024 ha realizzato un aumento a prezzi di mercato del **+2,9%** e a prezzi costanti del **+0,7%**. Questo risultato piuttosto modesto è stato condizionato in particolare dall'andamento degli ultimi due trimestri, periodi nei quali la crescita italiana, in termini congiunturali, è stata pari a zero.

Per quanto riguarda **l'anno in corso**, a seguito della questione dei dazi, la **Banca d'Italia** ha rivisto al **ribasso** il tasso di crescita del Pil italiano portandolo dal +0,8% al **+0,6%**, suscettibile di ulteriori ribassi in relazione alle scelte dell'Amministrazione Trump e alle conseguenze, sull'economia internazionale, della guerra daziaria in corso con la Cina.

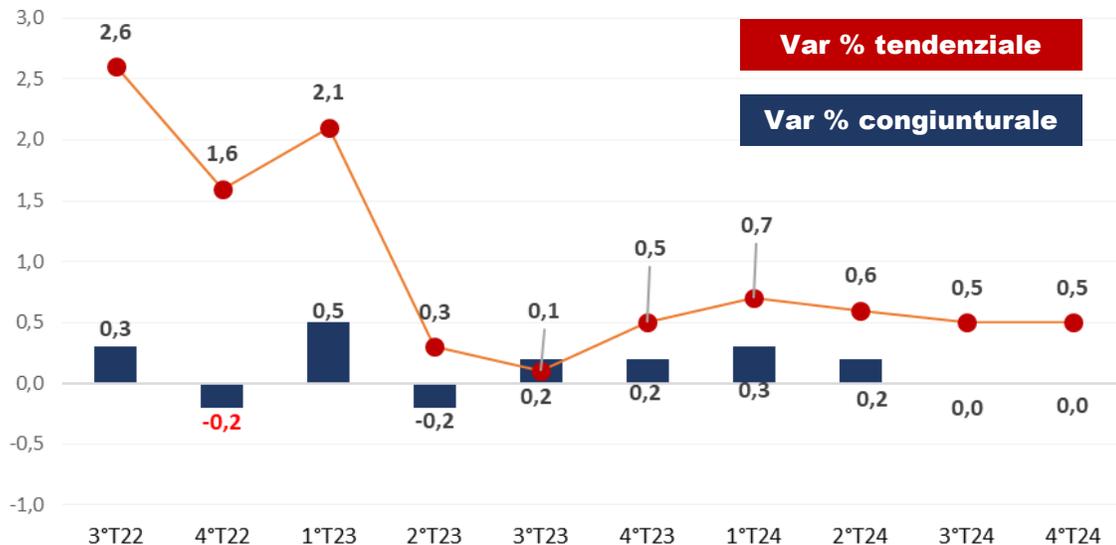
A livello di singole componenti, in leggera crescita (tendenziale) i consumi delle famiglie (+0,4%) e gli investimenti fissi lordi (+0,5%).

Va sottolineato come **l'indice di fiducia** dei consumatori, calcolato dall'Istat nel mese di febbraio 2025, sia in ripresa. In flessione invece quello delle imprese, che risentono maggiormente del clima d'incertezza del contesto internazionale.

### Italia: conto economico delle risorse e degli impieghi, 2024

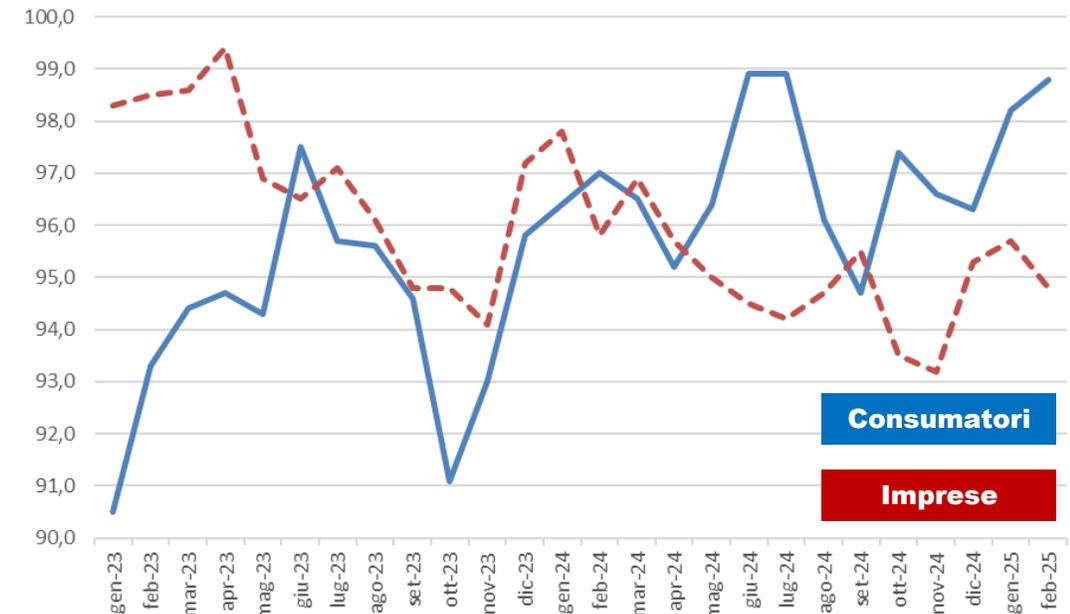
AGGREGATI	Valori a prezzi correnti	Correnti	Concatenate
		Variazioni % 2024/2023	Variazioni % 2024/2023
<b>Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato</b>	<b>2.192.182</b>	<b>+2,9</b>	<b>+0,7</b>
Importazioni di beni e servizi fob	667.371	-2,5	-0,7
Consumi finali nazionali	1.651.960	+2,5	+0,6
- Spesa delle famiglie residenti	1.240.200	+1,7	+0,4
- Spesa delle AP	400.720	+4,7	+1,1
- Spesa delle ISP	11.040	+3,7	+2,1
Investimenti fissi lordi	481.489	+0,3	+0,5
Variazione delle scorte	6.906	-	-
Oggetti di valore	1.634	-31,0	-27,5
Esportazioni di beni e servizi fob	717.564	+0,4	+0,4

### Italia: variazioni % del Pil a prezzi costanti



Fonte: elaborazioni su dati Istat

### Italia: clima di fiducia dei consumatori e delle imprese



Fonte: Istat



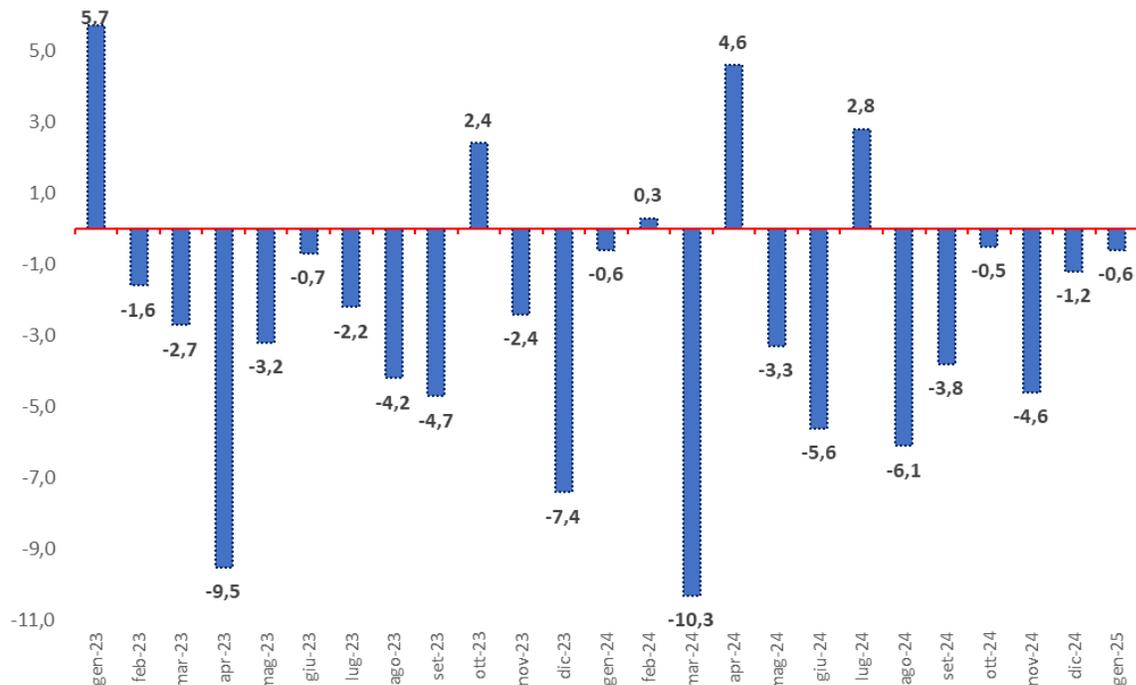
## 2. La situazione in Italia

Il **2024**, con una **flessione del -3,5%**, è stato l'anno peggiore per la **produzione industriale italiana** dalla grande crisi economica del 2009 (escludendo il periodo della pandemia).

La crisi dell'industria **continua anche nel 2025**. Dopo alcuni segnali di ottimismo evidenziati nel mese di gennaio, la produzione è **ulteriormente calata**. Secondo le prime stime Istat, nel mese di marzo la riduzione rispetto a febbraio è stata dello **0,5%**, con una flessione complessiva nel **1° trimestre 2025** dell'**1,3%** rispetto ai tre mesi precedenti del 2024.

Nel trimestre novembre 2024-gennaio 2025, i settori che hanno mostrato variazioni positive sono stati quelli dell'*industria alimentare* (+0,2%), del *legno e della carta* (+1,1%), della *fabbricazione di coke e di prodotti petroliferi raffinati* (+4,3%). In flessione invece le aree del *tessile, abbigliamento, pelli e accessori* (-2,4%) e dei *mezzi di trasporto* (-4,3%).

Produzione industriale: variazione % tendenziale (a/a)



Fonte: Istat

Produzione industriale: gennaio 2025

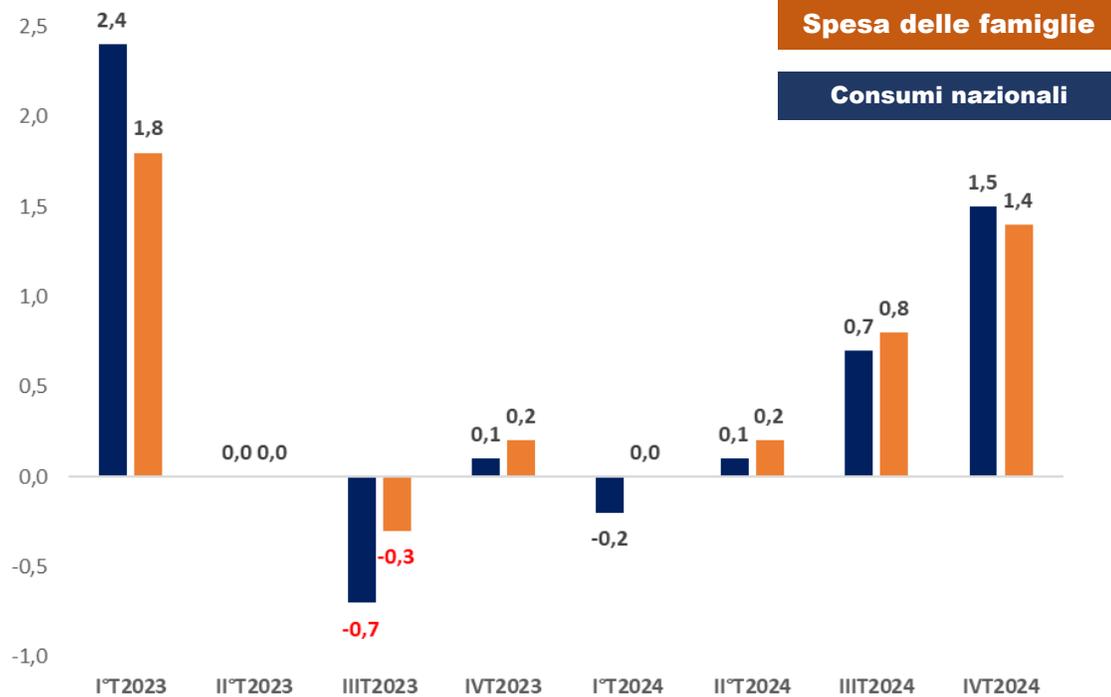
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario
	gen 25 dic 24	nov 24-gen 25 ago 24-ott 24	gen 25 gen 24
<b>B</b> Attività estrattiva	-8,1	+2,6	-4,5
<b>C</b> Attività manifatturiere	+2,5	-0,7	-0,8
CA Industrie alimentari, bevande e tabacco	+1,7	+0,2	+2,1
CB Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	+1,2	-2,4	-12,3
CC Industria del legno, della carta e stampa	+5,8	+1,1	+6,2
CD Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	-1,8	+4,3	-6,2
CE Fabbricazioni di prodotti chimici	+4,0	-2,9	4,3
CF Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	+4,0	-1,5	+21,7
CG Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	+2,7	+1,5	-1,5
CH Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	+7,1	-0,6	-0,1
CI Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	-0,1	-0,2	+2,4
CJ Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	+4,6	-1,6	+1,5
CK Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	+5,5	+0,5	+2,6
CL Fabbricazione di mezzi di trasporto	+3,5	-4,3	-13,1
CM Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	+2,2	-0,8	+0,8
<b>D</b> Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria	-3,0	+5,1	+1,6
<b>Totale</b>	<b>+3,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>



## 2. La situazione in Italia

A partire dalla fine del 2023, l'inflazione italiana, collocandosi al di sotto del **2%**, è ritornata stabilmente sui valori target previsti dalla BCE. Per quanto riguarda i consumi si nota una loro ripresa a partire dal secondo trimestre del 2024. La tendenza alla crescita conferma l'attuale clima di fiducia dei consumatori registrato dall'Istat ed evidenziato in precedenza.

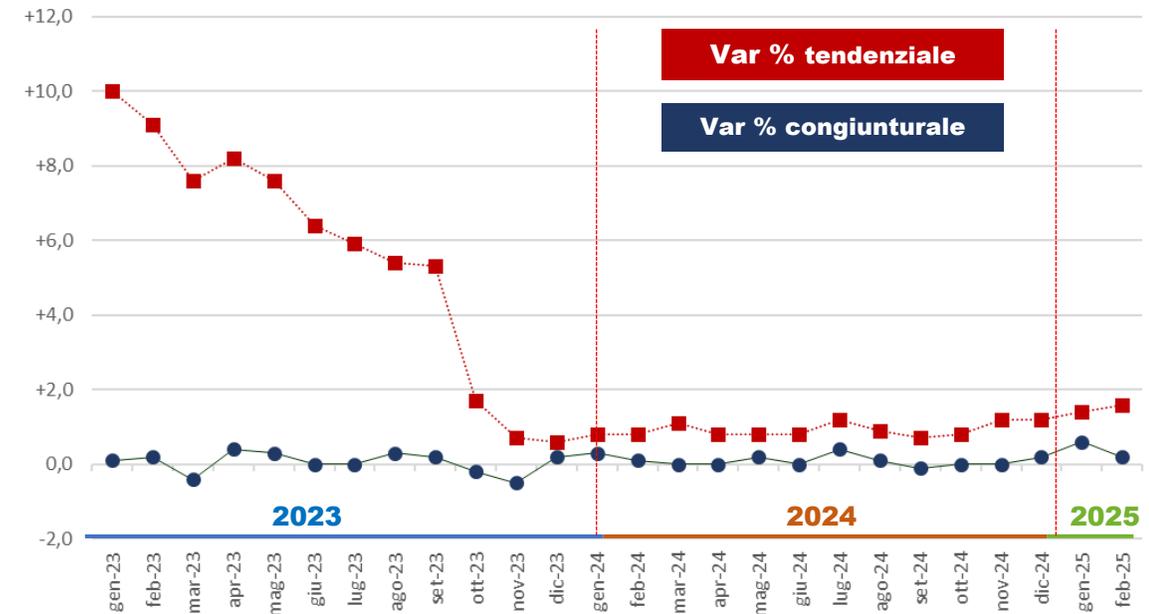
### Variazione % dei consumi nazionali e della spesa delle famiglie residenti (a/a)



Fonte: Istat

### Variazione % prezzi al consumo

(Intera collettività-NIC).



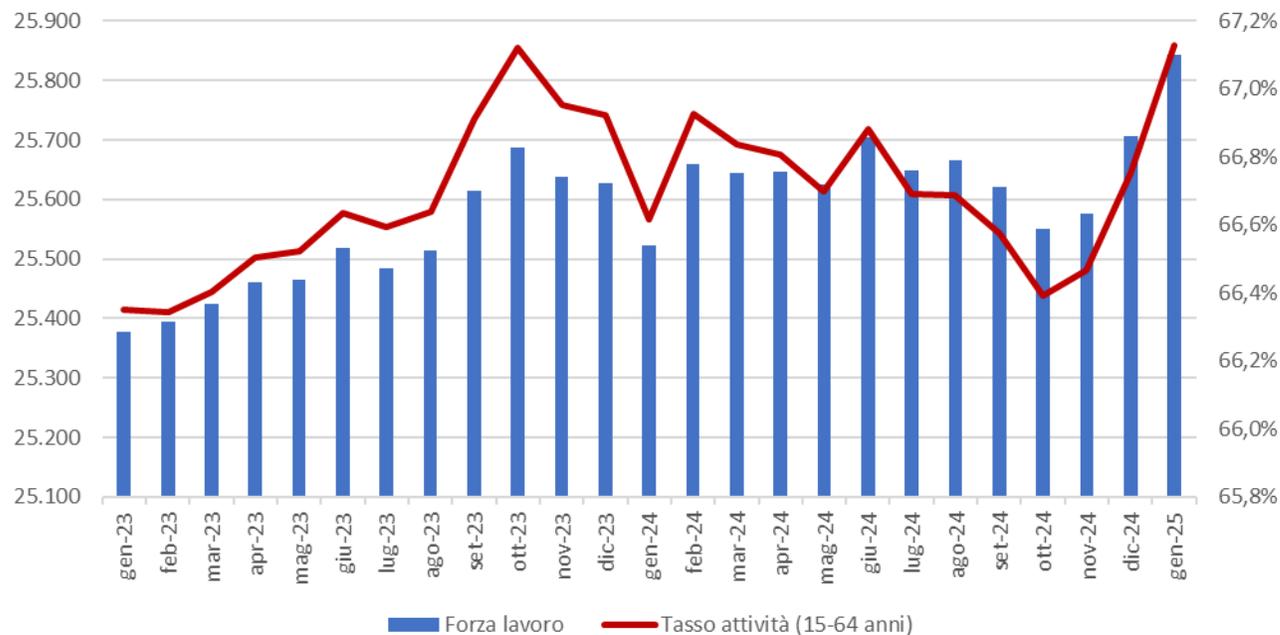


## 2. La situazione in Italia

Nel periodo gennaio 2023 – gennaio 2024 la forza lavoro è **umentata** (circa 319mila unità), portando il **tasso di attività** (forza lavoro su popolazione di riferimento, 15-64 anni) al **67,1%** (era del 66,6%), con il calo del **tasso di disoccupazione** (15-64 anni), che nel mese di gennaio 2025 è stato del **6,3%**, ma era del **18,7% nella fascia 15-24 anni**.

Il tasso di disoccupazione italiano (a gennaio 2025) si colloca vicino a quello medio europeo (5,8%) ed è inferiore a quello spagnolo (10,4%) e francese (7,3%), ma superiore a quello tedesco (3,5%).

Occupati (x'000 unità) e tasso di attività (%)



Fonte: Istat

Tasso % di disoccupazione mensile

(15-64 anni)



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

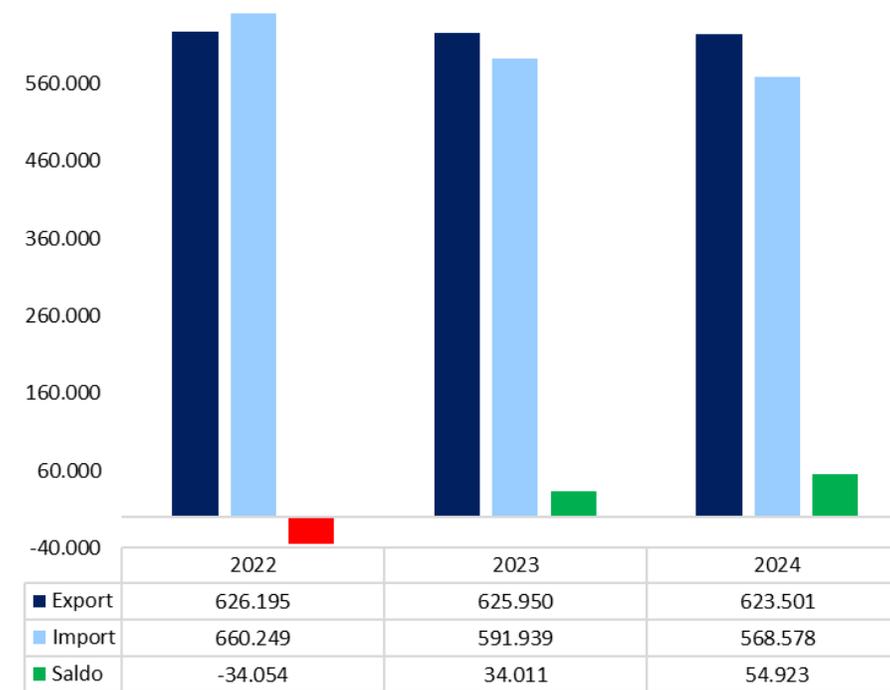


### 3. L'export e l'import dell'Italia

Il **2024** ha evidenziato un certo **rallentamento degli scambi con l'estero**: le esportazioni sono diminuite, rispetto allo stesso periodo del 2023, dello **0,4%**, mentre le importazioni sono diminuite del **3,9%**. Nonostante ciò il commercio con l'estero rimane un volano fondamentale dell'economia italiana, rappresentando il **54,3%** del Pil nazionale (export+import/Pil).

La **bilancia commerciale**, dopo il saldo negativo del 2022, è tornata positiva, sia nel 2023 (**+34.011 Mio.EUR**), sia nel 2024, quando ha raggiunto i **54.923 Mio.EUR**. Un ruolo importante al riequilibrio del saldo della bilancia commerciale è stato giocato dal calo dei prezzi dei prodotti energetici (petrolio e gas), che hanno ridotto il saldo della bilancia energetica dai **-110,9 Mrd.EUR** del 2022, ai **-49,5** del **2024**.

Osservando i dati dell'export per paese risulta evidente come questo (l'export) sia influenzato **negativamente** dalla **situazione di crisi** (quindi meno domanda) che stanno attraversando alcuni nostri clienti, primi fra tutti la **Germania**, ma anche la **Cina** per quanto riguarda i consumi interni e il cui import dal nostro Paese si è ridotto del 17,4%. In **forte flessione** anche i flussi verso paesi vicini quali **Svizzera** (-8,0%) e **Austria** (-11,9%).



Export (Mio.€)	2022	2023	2024	Peso %	Var %	Import (Mio.€)	2022	2023	2024	Peso %	Var %
				2024	23/24					2024	23/24
UE27	333.202	330.394	328.221	52,8%	-0,7%	UE27	328.955	327.230	322.201	55,3%	-1,5%
EU Extra UE27	82.788	80.227	84.536	12,8%	5,4%	EU Extra UE27	76.010	47.757	44.459	8,1%	-6,9%
Nord Africa	14.567	13.700	13.843	2,2%	1,0%	Nord Africa	35.927	29.488	25.254	5,0%	-14,4%
Altri paesi Africa	6.076	6.179	5.826	1,0%	-5,7%	Altri paesi Africa	12.094	9.501	9.239	1,6%	-2,7%
Nord America	66.806	68.190	68.723	10,9%	0,8%	Nord America	22.883	22.791	25.314	3,9%	11,1%
C-S America	18.810	19.323	20.478	3,1%	6,0%	C-S America	13.999	11.510	12.161	1,9%	5,7%
Medio Oriente	23.067	24.026	25.512	3,8%	6,2%	Medio Oriente	43.126	29.048	21.677	4,9%	-25,4%
Asia Centrale	7.710	8.164	8.415	1,3%	3,1%	Asia Centrale	17.656	17.532	16.222	3,0%	-7,5%
Asia Orientale	45.499	49.311	47.013	7,9%	-4,7%	Asia Orientale	83.816	70.937	68.269	12,0%	-3,8%
Oceania	14.144	14.909	16.018	2,4%	7,4%	Oceania	3.020	2.677	2.579	0,5%	-3,7%
<b>Mondo</b>	<b>626.195</b>	<b>625.950</b>	<b>623.501</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>Mondo</b>	<b>660.249</b>	<b>591.939</b>	<b>568.578</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,9%</b>

Fonte: Istat-Coeweb



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

#### Primi 15 paesi clienti/fornitori

Rank	Export verso	2023	2024	Peso % 2024	Var % 23/24
1	0004-Germania	72.156	69.120	11,1%	-4,2%
2	0400-Stati Uniti	62.010	62.716	10,1%	1,1%
3	0001-Francia	61.892	60.181	9,7%	-2,8%
4	0011-Spagna	32.060	33.527	5,4%	4,6%
5	0006-Regno Unito	24.813	26.437	4,2%	6,5%
6	0039-Svizzera	24.239	22.305	3,6%	-8,0%
7	0060-Polonia	19.598	19.560	3,1%	-0,2%
8	0017-Belgio	17.952	18.147	2,9%	1,1%
9	0003-Paesi Bassi	15.933	17.863	2,9%	12,1%
10	0052-Turchia	14.104	17.564	2,8%	24,5%
11	0720-Cina	18.167	15.003	2,4%	-17,4%
12	0038-Austria	13.713	12.083	1,9%	-11,9%
13	0066-Romania	9.092	8.969	1,4%	-1,4%
14	0732-Giappone	7.795	8.069	1,3%	3,5%
15	0061-Cechia	8.224	8.058	1,3%	-2,0%
	Altri paesi	224.203	223.900	35,9%	-0,1%
	<b>Totale</b>	<b>625.950</b>	<b>623.501</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,4%</b>

Rank	Import da	2023	2024	Peso % 2024	Var % 23/24
1	0004-Germania	85.208	83.405	14,7%	-2,1%
2	0001-Francia	43.685	44.180	7,8%	1,1%
3	0720-Cina	45.464	44.030	7,7%	-3,2%
4	0003-Paesi Bassi	35.396	35.120	6,2%	-0,8%
5	0011-Spagna	31.951	32.475	5,7%	1,6%
6	0017-Belgio	25.236	24.820	4,4%	-1,6%
7	0400-Stati Uniti	21.279	22.586	4,0%	6,1%
8	0060-Polonia	16.446	15.710	2,8%	-4,5%
9	0039-Svizzera	14.487	13.475	2,4%	-7,0%
10	0038-Austria	12.213	12.027	2,1%	-1,5%
11	0052-Turchia	11.270	11.781	2,1%	4,5%
12	0208-Algeria	14.071	11.052	1,9%	-21,5%
13	0061-Cechia	8.860	9.062	1,6%	2,3%
14	0664-India	9.083	8.625	1,5%	-5,0%
15	0066-Romania	7.766	7.577	1,3%	-2,4%
	Altri paesi	209.523	192.655	33,9%	-8,1%
	<b>Totale</b>	<b>591.939</b>	<b>568.578</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,9%</b>

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

Categorie	EXP2022	EXP2023	EXP2024	Var %
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	44.763	46.039	50.769	10,3%
CL29100-Autoveicoli	23.567	28.612	23.830	-16,7%
CM32121-Oggetti di gioielleria e oreficeria in metalli preziosi o	9.350	10.386	14.906	43,5%
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	14.163	15.160	14.408	-5,0%
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	23.001	17.378	14.341	-17,5%
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci	12.176	12.850	13.748	7,0%
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria	11.988	12.703	12.802	0,8%
CB15201-Calzature	12.747	12.706	11.654	-8,3%
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	14.763	11.655	10.237	-12,2%
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e	10.776	10.912	9.917	-9,1%
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e	8.459	9.059	9.386	3,6%
CE20420-Prodotti per toilette: profumi, cosmetici, saponi e simili	6.296	7.571	8.438	11,4%
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e	7.723	8.915	8.321	-6,7%
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	9.622	8.011	7.622	-4,9%
CK28140-Altri rubinetti e valvole	6.935	7.027	7.499	6,7%

Categorie	IMP2022	IMP2023	IMP2024	Var %
CL29100-Autoveicoli	30.350	41.656	41.072	-1,4%
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	31.917	29.357	29.521	0,6%
BB06100-Petrolio greggio	42.655	36.029	26.884	-25,4%
BB06200-Gas naturale	63.629	29.346	22.195	-24,4%
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	18.080	17.252	17.764	3,0%
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	26.378	19.589	17.693	-9,7%
CF21100-Prodotti farmaceutici di base	6.708	9.165	13.141	43,4%
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	17.215	12.893	13.035	1,1%
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	11.147	9.659	12.145	25,7%
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	13.788	11.194	10.637	-5,0%
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per	11.565	11.324	10.476	-7,5%
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	8.872	9.906	8.810	-11,1%
CH24440-Rame e semilavorati	8.570	7.652	8.192	7,1%
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	9.196	7.253	8.146	12,3%
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria	8.055	7.922	7.697	-2,8%

Fonte: Istat-Coeweb

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

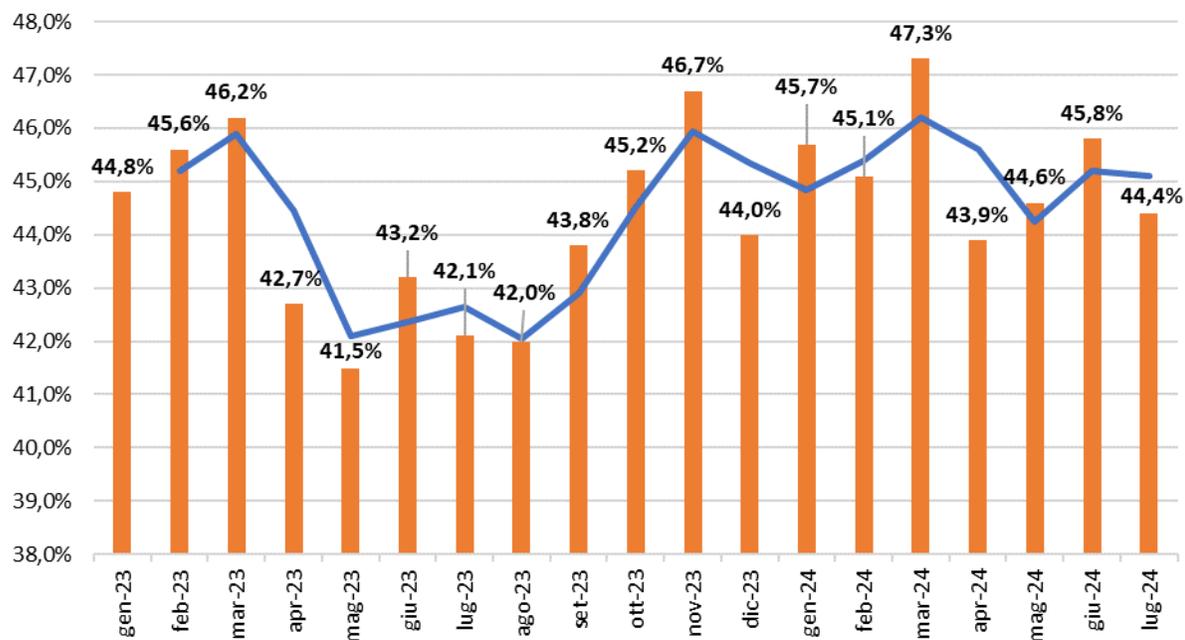


## 4. Il traffico aereo cargo

Sulla base dell'ultimo report di IATA (*Air cargo market analysis, maggio 2024*), la domanda espressa in ton-km (CTK *cargo tonne-kilometres*) a **luglio 2024** è aumentata del **13,6%** rispetto allo stesso mese del 2023; un dato che conferma la ripresa del traffico dopo un periodo poco brillante. La crescita è trainata dal **traffico internazionale**, spinto soprattutto dallo **sviluppo dell'e-commerce**.

Per quanto riguarda il tasso di riempimento (CLF), dopo la flessione nella parte centrale del 2023, vi è stata una significativa ripresa nella seconda parte dell'anno, con una certa stabilizzazione nei primi sei mesi del 2024.

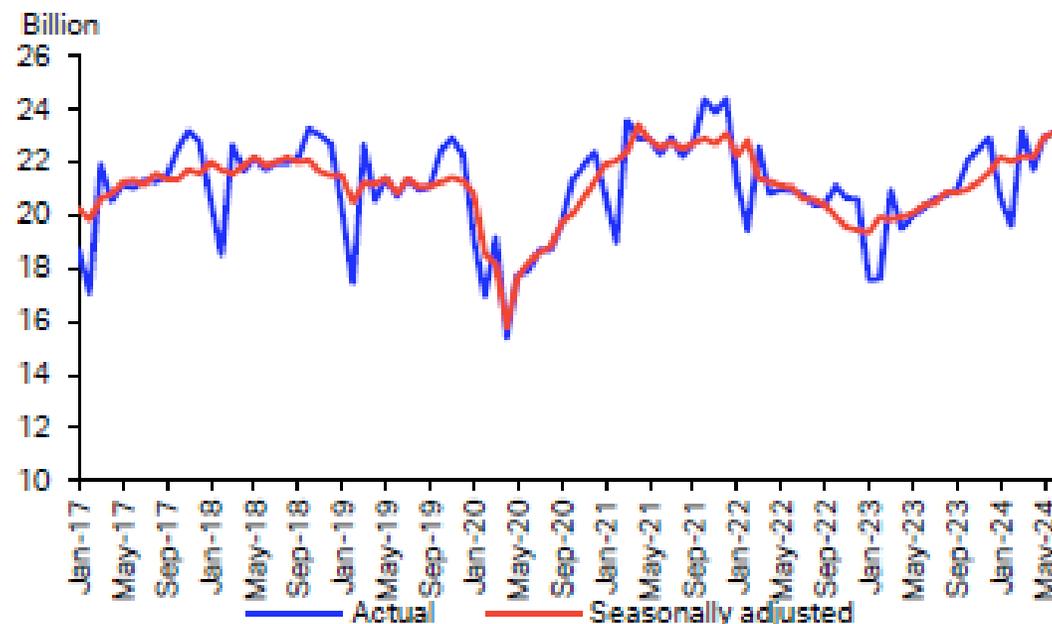
### Coefficiente % medio di riempimento (CLF-Cargo load factor)



Linea blu: media mobile su due periodi

Fonte: IATA Air Cargo Analysis

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



Fonte: IATA Air Cargo Analysis



## 4. Il traffico aereo cargo

A livello internazionale, sulla base dei dati *Airports Council International*, in **posizione di leadership nel settore cargo** nel 2024 si è collocato l'aeroporto di Hong Kong, seguito da Memphis (hub di Fedex) e Shanghai.

A livello europeo Francoforte, nel 1° semestre del 2024, si conferma leader, seguito da Parigi Charles de Gaulle e Heathrow. **Milano Malpensa** si conferma tra i primi 15 scali cargo europei, collocandosi nel 1° semestre 2024 al **9°** posto del ranking. **Roma Fiumicino** si colloca al 16° posto.

### Primi 15 aeroporti Internazionali cargo, 2024

(tonnellate)

### Primi 15 aeroporti europei cargo, 1 semestre 2024

(tonnellate)

Rank	Aeroporto	Paese	t. merce	Rank	Aeroporto	2022	2023	1SEM23	1SEM24	Var % 22/23	Var % 1TRIM 23/24
1	Hong Kong International Airport	CN	4.331.976	1	FRANKFURT/MAIN airport	2.009.138	1.930.178	927.396	1.007.808	-3,9%	8,7%
2	Memphis International Airport	US	3.881.211	2	PARIS-CHARLES DE GAULLE airport	1.893.868	1.881.463	885.409	909.695	-0,7%	2,7%
3	Shanghai Pudong International Airport	CN	3.440.084	3	HEATHROW airport	1.397.309	1.429.997	663.274	764.548	-	15,3%
4	Ted Stevens Anchorage International Airport	US	3.380.374	4	AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	1.445.062	1.383.941	681.938	741.528	-4,2%	8,7%
5	Incheon International Airport	KR	2.744.136	5	LEIPZIG/HALLE airport	1.509.401	1.392.542	687.163	702.441	-7,7%	2,2%
6	Louisville International Airport	US	2.727.820	6	LIEGE airport	1.135.859	1.000.145	487.938	563.166	-11,9%	15,4%
7	Miami International Airport	US	2.525.591	7	KOELN/BONN airport	970.814	872.319	445.632	409.315	-10,1%	-8,1%
8	Hamad International Airport	AE	2.355.503	8	LUXEMBOURG airport	969.705	795.667	395.559	406.096	-17,9%	2,7%
9	Los Angeles International Airport	US	2.130.835	9	MILANO/MALPENSA airport	721.398	671.898	328.733	367.698	-6,9%	11,9%
10	Taiwan Taoyuan International Airport	TW	2.112.988	10	ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS airport	546.095	654.177	309.542	367.242	19,8%	18,6%
11	Guangzhou Baiyun International Airport	CN	2.030.523	11	BRUSSELS airport	621.725	580.844	295.871	293.700	-6,6%	-0,7%
12	Tokyo Haneda Airport	JP	1.906.000	12	ZURICH airport	262.401	266.517	127.557	155.744	1,6%	22,1%
13	Chicago O'Hare Airport	US	1.900.270	13	MUENCHEN airport	274.682	288.989	138.124	151.979	5,2%	10,0%
14	Cincinnati & Northern Kentucky International Airport	US	1.900.270	14	KOBENHAVN/KASTRUP airport	281.860	250.110	117.806	142.701	-11,3%	21,1%
15	Charles de Gaulle Airport	FR	1.870.319	15	WIEN-SCHWECHAT airport	239.884	245.840	118.138	137.342	2,5%	16,3%

Fonte: Airports Council International, Eurostat



## 4. Il traffico aereo cargo

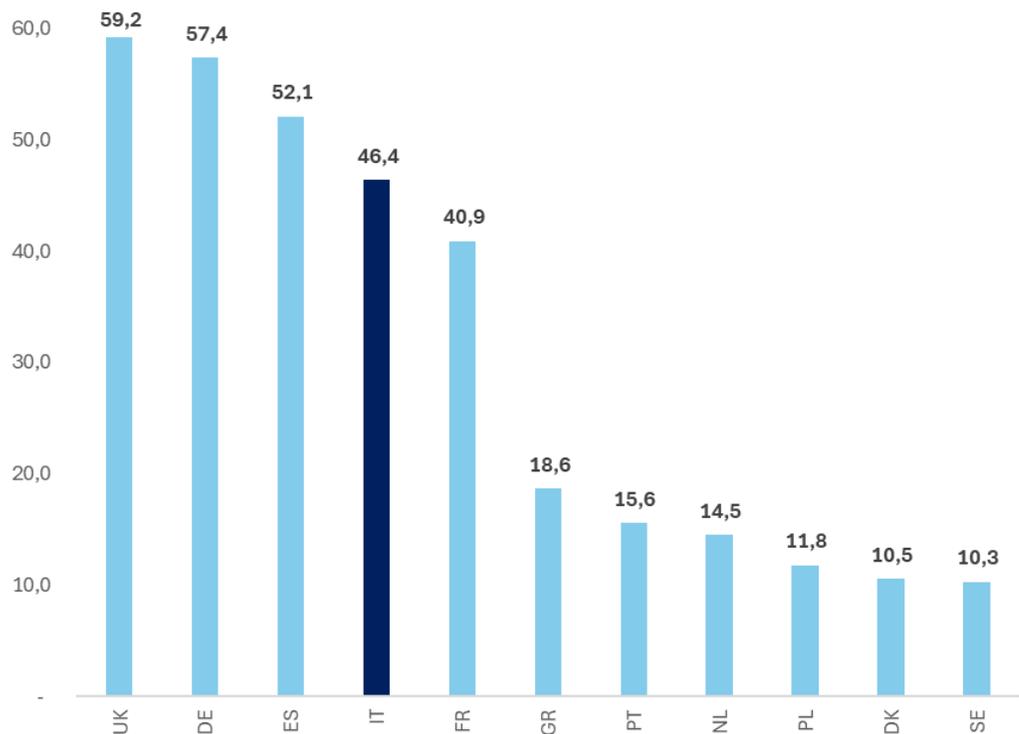
L'**Air Council International (ACI)** pubblica ogni anno un report sul grado di connettività dei vari paesi europei e dei singoli aeroporti.

Nelle due tabelle seguenti è indicata la **connettività totale** (*total air connectivity*) intesa come somma della connettività diretta (*directed connectivity*), ossia numero di collegamenti diretti e frequenza dei servizi, e indiretta (*indirect connectivity*), ossia numero di destinazioni raggiungibili passando per un aeroporto hub.

L'Italia in questa particolare classifica si colloca al **4° posto**, dopo Gran Bretagna, Germania e Spagna, e prima di importanti paesi, anche sul piano turistico, come Francia e Grecia.

A livello di **singoli aeroporti**, i due principali aeroporti italiani, Fiumicino e Malpensa, si collocano rispettivamente al **7°** e al **16°** posto nel ranking per connettività totale. Seguono: Bergamo (**39°**), Napoli (**46°**), Milano LIN (**52°**), Venezia (**53°**), Catania (**54°**) e Bologna (**56°**).

### Grado di connettività totale dei primi 10 paesi EU27 e Gran Bretagna, 2024.



### Grado di connettività totale dei primi 20 aeroporti europei, 2024.

Rank	Code	Aeroporto	Paese	2024
1	LHR	Londra Heathrow	UK	22.896
2	CDG	Parigi Charles de Gaulle	FE	17.007
3	FRA	Francoforte	DE	15.454
4	AMS	Amsterdam	NL	13.692
5	MAD	Madrid Barajas	ES	12.073
6	MUC	Monaco	DE	11.542
7	FCO	Roma FCO	IT	11.247
8	IST	Istambul	TR	11.245
9	BCN	Barcellona	ES	10.049
10	ZRH	Zurigo	CH	9.058
11	DUB	Dublino	IE	8.311
12	ATH	Atene	GR	8.289
13	LIS	Lisbona	PT	8.116
14	CPH	Copenaghen	DK	7.736
15	VIE	Vienna	AT	7.308
16	MLA	Milano MXP	IT	6.466
17	ARN	Stoccolma	SE	6.265
18	MAN	Manchester	UK	6.114
19	OSL	Oslo	NO	5.380
20	LGW	Londra Gatwick	UK	5.015

Fonte: elaborazioni su dati ACI



## 4. Il traffico aereo cargo

Dopo la flessione del cargo aereo italiano nel 2023 (-1,5%), il **2024** ha registrato un significativo aumento dell'attività, con una **crescita del 15,0%**.

Soffermando l'attenzione sui singoli aeroporti, si nota la ripresa di **Milano MXP (+8,9%)**, dopo la flessione dello scorso anno. Lo scalo rimane il maggiore a livello italiano, concentrando il **58,6%** del traffico nazionale. Tra gli altri aeroporti, in **forte crescita**, Roma FCO (**+43,0%**), Bologna (**+20,8%**) e Venezia (**+19,8%**). Il mercato cargo rimane estremamente concentrato: i primi 10 aeroporti realizzano infatti la quasi totalità del traffico (**98%**), lasciando ai restanti solo il **2%**.

I **primi due mesi del 2025** fanno segnare invece un'**inversione di tendenza**, con una flessione dei traffici del **3,5%**. In calo tutti i principali aeroporti tranne Venezia (+0,2%): Milano MXP (**-2,7%**), Roma FCO (**-3,0%**), Bologna (**-7,2%**), Venezia (**0,2%**), Brescia (**-3,5%**), Bergamo (**-1,1%**).

### Traffico cargo per aeroporto (tonnellate)

N. Aeroporto	2023				Aeroporto	2024				Var. % '23/'24
	Merci	Posta	Totale	Peso %		Merci	Posta	Totale	Peso %	
1 Milano MXP	665.655	6.253	671.908	61,8%	Milano MXP	726.571	5.070	731.641	58,6%	8,9%
2 Roma FCO	184.019	5.845	189.864	17,5%	Roma FCO	265.857	5.723	271.580	21,7%	43,0%
3 Bologna	50.994		50.994	4,7%	Venezia	61.558	40	61.597	4,9%	20,8%
4 Venezia	47.296	43	47.339	4,4%	Bologna	56.731		56.731	4,5%	19,8%
5 Brescia	13.817	21.422	35.239	3,2%	Brescia	12.503	26.065	38.568	3,1%	9,4%
6 Bergamo	21.105		21.105	1,9%	Bergamo	22.964		22.964	1,8%	8,8%
7 Roma CIA	13.894	19	13.913	1,3%	Roma CIA	14.537		14.537	1,2%	4,5%
8 Pisa	12.775	27	12.802	1,2%	Pisa	12.915	52	12.967	1,0%	1,3%
9 Napoli	10.899	1	10.899	1,0%	Napoli	9.467		9.467	0,8%	-13,1%
10 Ancona	6.978		6.978	0,6%	Ancona	6.572		6.572	0,5%	-5,8%
Altri aeroporti	11.872	13.906	25.777	2,4%	Altri aeroporti	8.678	14.294	22.972	1,8%	-10,9%
<b>TOTALE</b>	<b>1.039.303</b>	<b>47.515</b>	<b>1.086.818</b>	<b>100,0%</b>	<b>TOTALE</b>	<b>1.198.352</b>	<b>51.244</b>	<b>1.249.596</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,0%</b>

Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti.



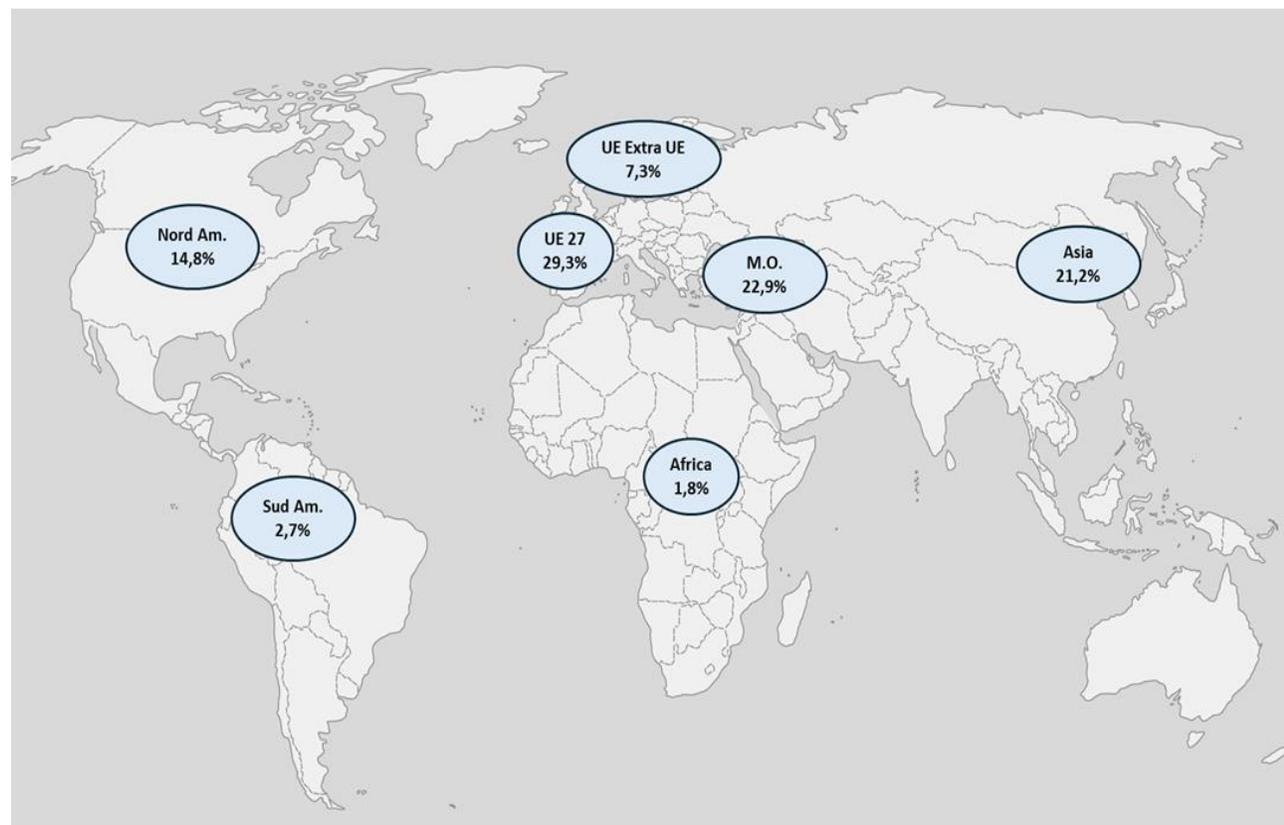
## 4. Il traffico aereo cargo

### Italia: da dove arrivano/vanno le merci

Italia: principali paesi di destinazione/arrivo del cargo aereo  
(tonnellate)

Paese	2022	2023	1°SEM2023	1°SEM2024	Var % 23/24
Germany	203.754	171.890	89.736	76.837	-14,4%
United States	138.215	133.390	59.475	69.889	17,5%
United Arab Emirates	56.214	63.370	31.725	45.324	42,9%
Qatar	65.526	60.720	28.373	38.148	34,5%
China	69.791	59.194	20.358	44.428	118,2%
France	50.918	46.349	23.900	22.383	-6,3%
South Korea	33.173	38.412	19.038	20.436	7,3%
United Kingdom	32.726	36.049	18.125	n.d.	-
Türkiye	37.144	35.529	16.657	22.518	35,2%
Hong Kong	34.828	33.079	14.031	22.742	62,1%
Belgium	26.898	28.973	13.586	15.019	10,5%
Azerbaijan	20.957	26.631	12.301	18.414	49,7%
Luxembourg	27.943	25.644	13.662	14.099	3,2%
Spain	32.133	24.287	14.380	11.219	-22,0%
Japan	16.549	21.087	10.054	14.844	47,6%
Totale	846.769	804.604	385.401	436.300	13,2%
Altri paesi	257.308	282.213	135.673	179.874	32,6%
<b>Totale Mondo</b>	<b>1.104.077</b>	<b>1.086.817</b>	<b>521.074</b>	<b>616.174</b>	<b>18,3%</b>

Italia: ripartizione % merce per area geografica



Fonte: Eurostat, Assaeroporti



## 4. Il traffico aereo cargo

Le attività svolte dalle società aeroportuali si differenziano tipicamente in:

- ▶ **aviation** ossia quelle più strettamente collegate al *core business* di un aeroporto, come ad esempio la gestione e manutenzione delle infrastrutture, dell'assistenza agli aerei, dello smistamento dei bagagli, della gestione tecnica dei pontili per imbarco/sbarco dei passeggeri, ecc.
- ▶ **non aviation** sono quell'insieme di attività presenti negli aeroporti, quali ad esempio, bar, ristoranti, negozi di vario tipo, banche, agenzie di noleggio auto, ecc.

### Alcuni dati di bilancio delle principali società italiane di gestione aeroportuale, 2023

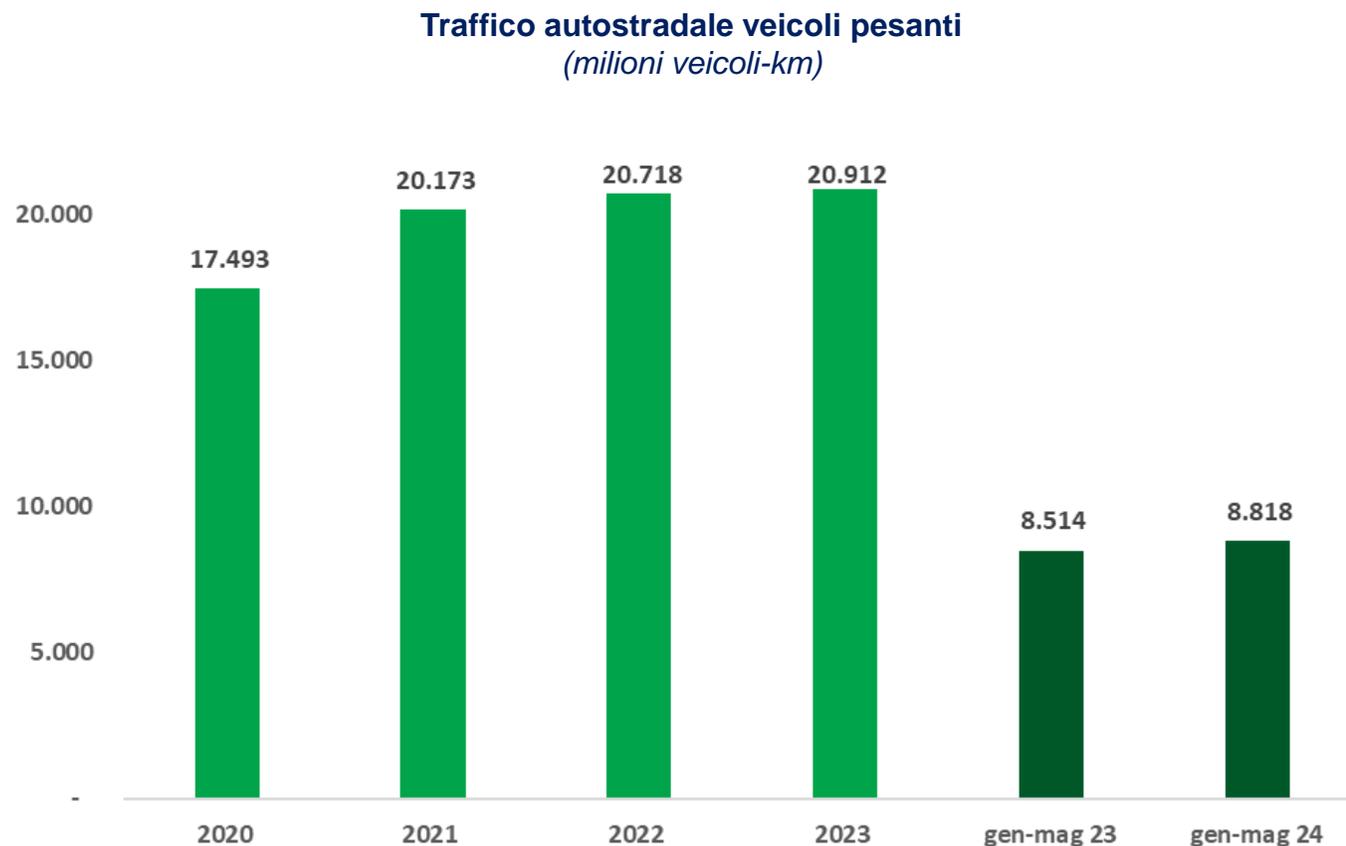
	ADR-RM	AMB-BO	GESAC-NA	SACBO-BG	SAVE-VE	SEA-MI
Ricavi aviation	609.040	56.241	125.420	115.321	148.540	430.238
Ricavi non aviation	269.414	51.172	45.102	93.848	67.345	293.610
Ricavi vendite e prestazioni	878.454	107.413	170.522	209.169	215.885	723.848
Altri ricavi	251.487	30.159	3.650	7.818	18.933	77.257
<b>Totali ricavi</b>	<b>1.129.941</b>	<b>137.572</b>	<b>174.172</b>	<b>216.987</b>	<b>234.818</b>	<b>801.105</b>
Risultato ante imposte	281.034	22.253	55.963	20.035	75.246	223.240
<i>Ricavi aviation</i>	<i>53,9%</i>	<i>40,9%</i>	<i>72,0%</i>	<i>53,1%</i>	<i>63,3%</i>	<i>53,7%</i>
<i>Ricavi non aviation</i>	<i>23,8%</i>	<i>37,2%</i>	<i>25,9%</i>	<i>43,3%</i>	<i>28,7%</i>	<i>36,7%</i>
<i>Ricavi vendite e prestazioni</i>	<i>77,7%</i>	<i>78,1%</i>	<i>97,9%</i>	<i>96,4%</i>	<i>91,9%</i>	<i>90,4%</i>
<i>Altri ricavi</i>	<i>22,3%</i>	<i>21,9%</i>	<i>2,1%</i>	<i>3,6%</i>	<i>8,1%</i>	<i>9,6%</i>
<i>Totali ricavi</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: bilanci aziendali

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 cinque mesi del 2024** (ultimo dato disponibile), una crescita del **3,6%** rispetto allo stesso periodo del 2023.



Fonte: AISCAT

## 5. Il traffico autostradale attraverso le Alpi

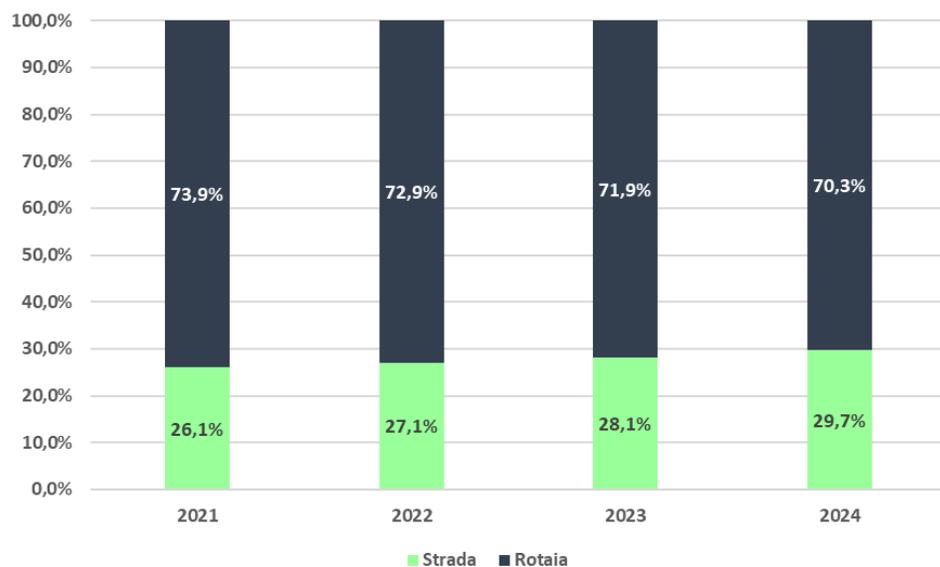
Il **traffico stradale ai principali valichi alpini** (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus), si è leggermente ridotto nel 2024, passando dai **4,758 milioni di veicoli pesanti del 2023**, ai **4,700 del 2024 (-1,2%)**.

La forte flessione del traffico nel caso del tunnel del Monte Bianco è dovuta alla sua chiusura da inizio settembre 2024 a fine dicembre dello stesso anno.

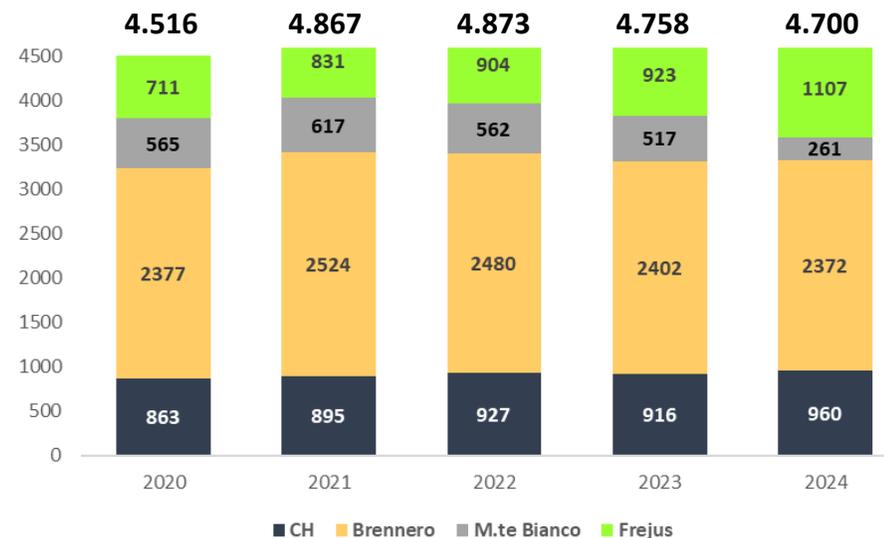
Per quanto riguarda la **Svizzera**, nel 2024 si registra una **flessione del traffico ferroviario del -3,7%** (da 26,638 Mio.t a 25,662 Mio.t), anche in questo caso dovuta ai lavori di rifacimento del traforo del Gottardo dopo l'incidente dell'agosto 2023.

Le difficoltà di attraversamento delle Alpi, via strada e via ferro, sono comunque costanti e rappresentano un grave problema per l'Italia nei suoi rapporti con i principali mercati di origine/destinazione delle sue merci.

Collegamento Italia-Svizzera: ripartizione modale strada-rotaia



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



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

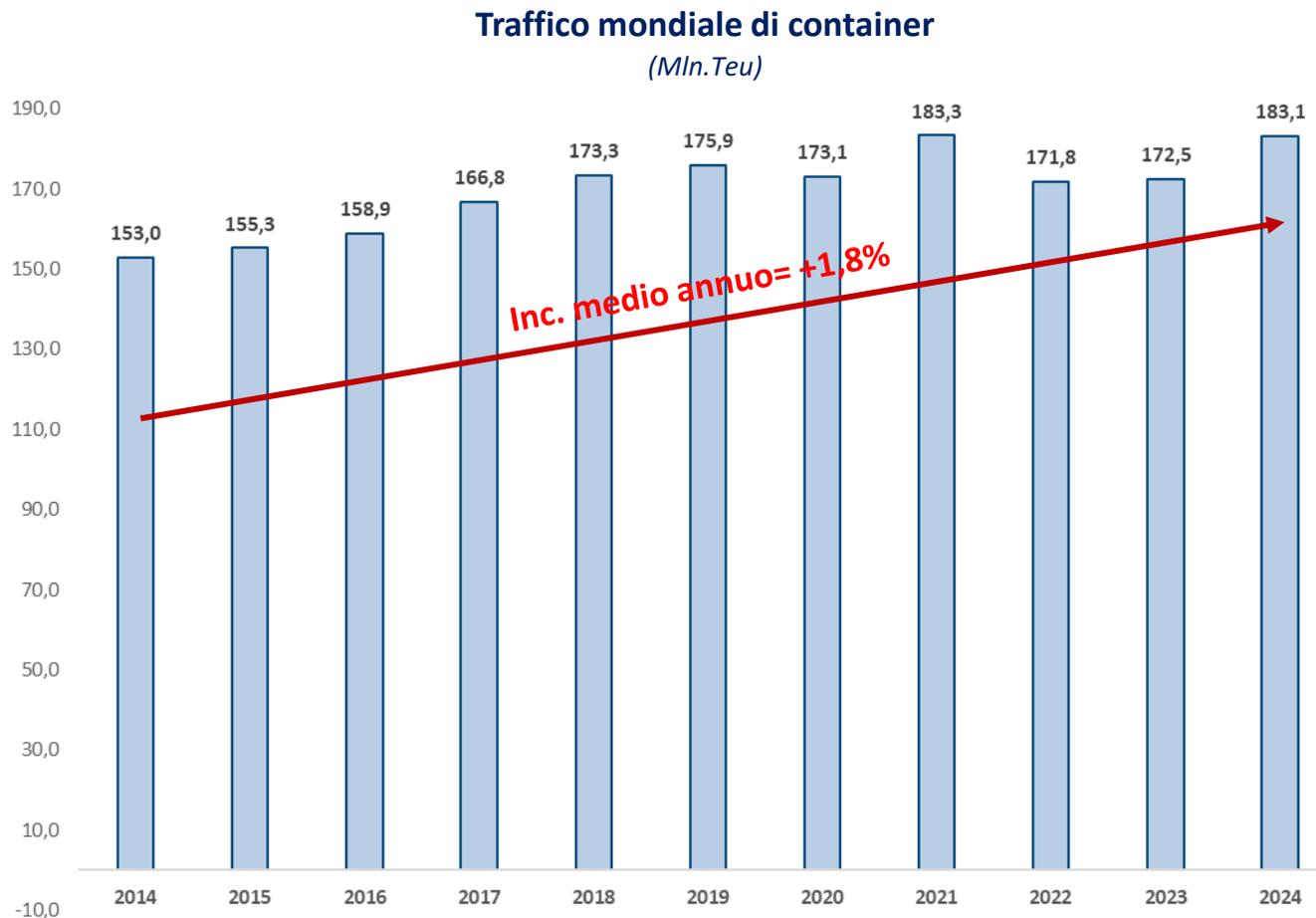
**6. Tendenze dello shipping internazionale**



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo due anni di sostanziale stabilità del traffico internazionale di container, il **2024** ha mostrato segni di decisa ripresa con un aumento stimato intorno al **6%**.

Difficile prevedere, allo stato attuale, cosa accadrà nel 2025. Per ora alcune importanti linee di traffico sembrano non avere risentito delle incertezze in corso. Ad esempio i porti degli Stati Uniti, nei primi due mesi del 2025, hanno realizzato ottime performance: Los Angeles (+5,2%), Long Beach (+27,4%), South Carolina Ports (+11,0%), New York (+8,8%), Seattle/Tacoma (+19,3%).



Fonte: DynaLiners su dati Container Trade Statistics.



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Si stima che il **traffico container globale** (al netto delle attività di trasbordo e feeder) del 2024 abbia superato i 183 Mio.TEU, con una crescita del **6,2%** rispetto al 2023. Sulla base dei dati CTS per le principali aree geografiche, il **Far East** è quella maggiormente dinamica in export (+11,4%), mentre il **Nord America** è quella con maggiore dinamicità in import (12,1%). In forte crescita gli scambi intraeuropei: +7,9%.

Per quanto riguarda il 2025, difficile fare previsioni sull'andamento del traffico container, molto dipenderà dall'evoluzione della politica daziari americana. Comunque alcuni segnali negativi già sono presenti. In una nota di inizio aprile apparsa sul sito di analisi Linerlytica, riguardante il mercato asiatico del trasporto navale: *"Blanket US imports tariffs announced last week have resulted in significant cargo booking cancellations in Asia, thwarting carriers' efforts to raise transpacific freight rates and placed the May contract negotiations in limbo. The effective US tariff rate, on a container volume weighted basis, will rise substantially to 36% setting the stage for a full-blown trade war with our global container demand growth projections already cut to -1.1% in 2025"*.

	Export/Import	2022	2023	2024	Var 24/23
Inter continentale		111.285	114.113	121.835	6,8%
Infra regionale		60.525	58.363	61.323	5,1%
<b>Totale</b>		<b>171.810</b>	<b>172.476</b>	<b>183.158</b>	<b>6,2%</b>

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2022	2023	2024	Var 24/23
Far East	54.147	57.067	63.600	11,4%
Europa	20.952	19.686	19.532	-0,8%
Nord America	13.774	13.750	13.991	1,8%
Australasia	2.350	2.459	2.689	9,4%
Medio Oriente/SCI	9.576	10.266	10.368	1,0%
Africa Sub Sahara	3.034	3.293	3.570	8,4%
America Latina	7.452	7.592	8.085	6,5%
<b>Totale export</b>	<b>111.285</b>	<b>114.113</b>	<b>121.835</b>	<b>6,8%</b>

Import verso	2022	2023	2024	Var 24/23
Far East	20.298	20.902	21.141	1,1%
Europa	24.247	25.467	27.210	6,8%
Nord America	32.459	30.749	34.467	12,1%
Australasia	3.865	3.760	4.113	9,4%
Medio Oriente/SCI	13.771	15.545	16.297	4,8%
Africa Sub Sahara	7.260	8.118	8.165	0,6%
America Latina	9.385	9.572	10.442	9,1%
<b>Totale import</b>	<b>111.285</b>	<b>114.113</b>	<b>121.835</b>	<b>6,8%</b>

Trade infra regioni	2022	2023	2024	Var 24/23
Far East	46.676	45.158	47.289	4,7%
Europa	8.182	7.529	8.126	7,9%
Nord America	263	239	246	2,9%
Australasia	381	325	313	-3,7%
Medio Oriente/SCI	3.196	3.284	3.426	4,3%
Africa Sub Sahara	343	326	348	6,7%
America Latina	1.485	1.502	1.575	4,9%
<b>Totale trade</b>	<b>60.525</b>	<b>58.363</b>	<b>61.323</b>	<b>5,1%</b>

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



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2024** i **porti italiani** hanno movimentato **11,9 Mio.Teu**, con una crescita del **+5,4%** sul 2023, anno in cui, ricordiamo, era stata registrata una flessione del 2,2%.

Da rilevare che la flessione di Catania è da imputare allo spostamento del traffico container nel nuovo terminal di Augusta gestito da Europea Servizi Terminalistici Srl, mentre la crescita della voce Altri porti è da imputare a Pozzallo, la cui movimentazione nel 2024 è stata di 9.186 TEU.

### Movimentazione container nei porti italiani

(Teu)

Porto	2022	2023	2024	Var %
1 Genova	2.532.532	2.394.335	2.447.817	2,2%
2 La Spezia	1.262.496	1.139.088	1.238.258	8,7%
3 Trieste	877.795	852.193	841.867	-1,2%
4 Livorno	751.811	669.414	663.622	-0,9%
5 Napoli	684.111	595.740	646.409	8,5%
6 Venezia	533.991	491.118	478.837	-2,5%
7 Savona	266.591	346.612	372.686	7,5%
8 Salerno	361.884	345.949	358.316	3,6%
9 Ravenna	228.435	216.981	201.776	-7,0%
10 Cagliari	140.216	138.902	196.539	41,5%
11 Ancona	165.346	173.152	151.660	-12,4%
12 Civitavecchia	112.200	101.319	106.592	5,2%
13 Marina di Carrara	101.685	103.519	103.297	-0,2%
14 Bari	65.729	73.948	73.554	-0,5%
15 Augusta	-	-	39.443	-
16 Palermo	13.962	15.201	16.394	7,8%
17 Taranto	26.269	40.625	16.114	-60,3%
18 Catania	51.666	53.212	13.289	-75,0%
19 Trapani	10.950	10.516	10.242	-2,6%
<b>Totale</b>	<b>8.187.669</b>	<b>7.761.824</b>	<b>7.976.712</b>	<b>2,8%</b>
Altri porti	2.451	1.356	9.598	607,8%
<b>Tot senza Gioia T</b>	<b>8.190.120</b>	<b>7.763.180</b>	<b>7.986.310</b>	<b>2,9%</b>
Gioia Tauro	3.380.053	3.548.830	3.940.447	11,0%
<b>Totale Italia</b>	<b>11.570.173</b>	<b>11.312.010</b>	<b>11.926.757</b>	<b>5,4%</b>

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoport

## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2024**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, nel complesso, **50,2 Mio.Teu** con un incremento del **7,6%** rispetto allo stesso periodo del 2023.

In forte crescita i porti spagnoli di Valencia (**+14,2%**) e Barcellona (**+15,5%**), insieme al porto di Tanger Med (**+18,9%**), ormai il maggiore del Mediterraneo.

I dati di **Valencia** relativi ai **primi due mesi del 2025**, mostrano un'ulteriore significativa crescita del **+10,3%**, mentre quelli di Barcellona evidenziano una flessione dell'**1%**.

In generale la crisi di Suez **non sembra aver marginalizzato** il Mediterraneo, come paventato da molti osservatori, anzi, come illustrato nella tabella sotto, il numero dei servizi, delle navi e della capacità in Teu messa a disposizione delle compagnie è cresciuta nettamente negli ultimi anni.

Nello stesso periodo, i porti del **North Range** sono cresciuti del **5,7%**, invertendo gli andamenti negativi dei periodi precedenti.

### Mediterraneo: numero servizi, navi e capacità in Teu

Mese	n. servizi	n. navi	Teu/nave	Tot.Teu
lug-22	12	120	13.600	1.633.000
lug-23	14	145	12.700	1.841.800
lug-24	17	206	13.800	2.832.700

Fonte: DynaLiners

### Movimentazione container nei porti del Mediterraneo (non italiani) e del Nord Europa

(Teu x 1000)

Mediterraneo	2022	2023	2024	Var %
Tanger Med (MA)	7.596,8	8.614,4	10.240,0	18,9%
Valencia (ES)	4.996,8	4.797,0	5.475,8	14,2%
Algeciras (ES)	4.767,3	4.733,5	4.706,1	-0,6%
Pireo CT (GR)	4.352,1	4.586,5	4.228,5	-7,8%
Suez Canal CT (EG)	3.785,3	3.982,9	3.941,5	-1,0%
Barcellona (ES)	3.525,0	3.280,0	3.885,7	18,5%
Ambarli (TR)	2.867,2	3.170,4	3.009,7	-5,1%
Malta Free Port	2.890,0	2.800,0	2.900,0	3,6%
Mersin (TR)	1.488,4	1.627,8	2.400,0	47,4%
Damietta (EG)	2.059,3	2.159,2	2.322,1	7,5%
Alessandria (EG)	1.989,6	1.942,1	1.889,9	-2,7%
Marsiglia (FR)	1.229,6	1.772,0	1.709,9	-3,5%
Capodistria (SI)	1.530,0	1.336,7	1.418,8	6,1%
Aliaga (TR)	1.017,8	1.070,0	1.133,3	5,9%
Izmit (TR)	371,7	389,9	520,0	33,4%
Fiume (HR)	373,3	385,8	400,0	3,7%
<b>Totale</b>	<b>44.840,3</b>	<b>46.648,2</b>	<b>50.181,3</b>	<b>7,6%</b>

Nord Europa	2022	2023	2024	Var %
Rotterdam (NL)	14.447,0	13.444,7	13.820,0	2,8%
Anversa-Bruges (BE)	13.484,1	12.514,6	13.500,0	7,9%
Amburgo (DE)	8.262,0	7.620,6	7.825,0	2,7%
Brema (DE)	4.576,8	4.182,6	4.444,8	6,3%
Le Havre (FR)	3.102,0	2.616,0	3.104,0	18,7%
<b>Totale</b>	<b>43.871,9</b>	<b>40.378,4</b>	<b>42.693,8</b>	<b>5,7%</b>

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2024, la movimentazione nei **30 porti censiti**, tra i maggiori a livello mondiale e un terzo dei quali cinesi, è stata di **495,3 Mio.Teu**, con un **aumento** sullo stesso periodo del 2023 dell'**8,4%**.

In forte crescita, oltre a quelli **cinesi (+7,5%**, da 238,2 Mio.Teu a 256,1 Mio.Teu), i porti **statunitensi** sia della costa Ovest, sia di quella Est (**+16,7%**).

Nel 2024, i porti cinesi nel loro insieme hanno movimentato **291,6 Mio.Teu**, contro i **272 Mio.Teu** del 2023 (+7,2%).

Rank	Porto	Paese	2022	2023	2024	Var %
1	Shanghai	Cina	47.280.000	49.158.000	51.508.000	4,8%
2	Singapore	Singapore	37.289.600	39.013.200	41.124.045	5,4%
3	Ningbo	Cina	33.360.000	35.405.400	39.300.800	11,0%
4	Shenzhen	Cina	30.040.000	29.880.000	33.380.600	11,7%
5	Qingdao	Cina	25.670.000	28.769.000	30.847.000	7,2%
6	Guangzhou	Cina	24.600.000	25.414.000	26.450.000	4,1%
7	Busan	Corea del S	21.830.300	23.151.328	24.402.000	5,4%
8	Tianjin	Cina	21.030.000	22.187.000	23.292.500	5,0%
9	Dubai	EAU	13.970.000	14.473.000	15.536.000	7,3%
10	Port Klang	Malaysia	13.223.928	14.061.000	14.644.500	4,1%
11	Rotterdam	Olanda	14.447.034	13.444.661	13.820.000	2,8%
12	Hong Kong	Cina	16.637.000	14.395.400	13.690.000	-4,9%
13	Anversa-Bruges	Belgio	13.484.122	12.514.564	13.517.000	8,0%
14	Xiamen	Cina	12.420.000	12.550.000	12.255.700	-2,3%
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	10.512.800	10.480.537	12.253.500	16,9%
16	Los Angeles	USA	9.911.200	8.629.681	10.297.352	19,3%
17	Tangeri Med	Marocco	7.596.800	8.614.400	10.240.000	18,9%
18	Rizhao	Cina	4.520.000	6.260.000	9.710.000	55,1%
19	Long Beach	USA	9.133.700	8.018.668	9.649.724	20,3%
20	Laem Chabang	Thailandia	8.741.100	8.868.200	9.554.700	7,7%
21	Kaohsiung	Taiwan	9.491.575	8.833.800	9.228.400	4,5%
22	Beibu Gulf (a)	Cina	n.d.	8.020.000	9.030.000	12,6%
23	New York	USA	9.493.664	7.809.842	8.697.767	11,4%
24	Mundra	India	4.732.699	7.231.000	8.231.000	13,8%
25	Amburgo	Germania	8.261.976	7.620.595	7.825.000	2,7%
26	Jakarta	Indonesia	6.417.053	7.200.000	7.800.000	8,3%
27	Colombo	Sri Lanka	6.862.184	6.949.912	7.792.069	12,1%
28	Cai Mep	Vietnam	n.d.	5.593.400	7.440.000	33,0%
29	Nhava Sheva	India	5.959.111	6.354.400	7.052.689	11,0%
30	Lianyungang	Cina	5.570.000	6.140.000	6.690.700	9,0%
	<b>Totale</b>		<b>432.485.846</b>	<b>457.040.988</b>	<b>495.261.046</b>	<b>8,4%</b>

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners

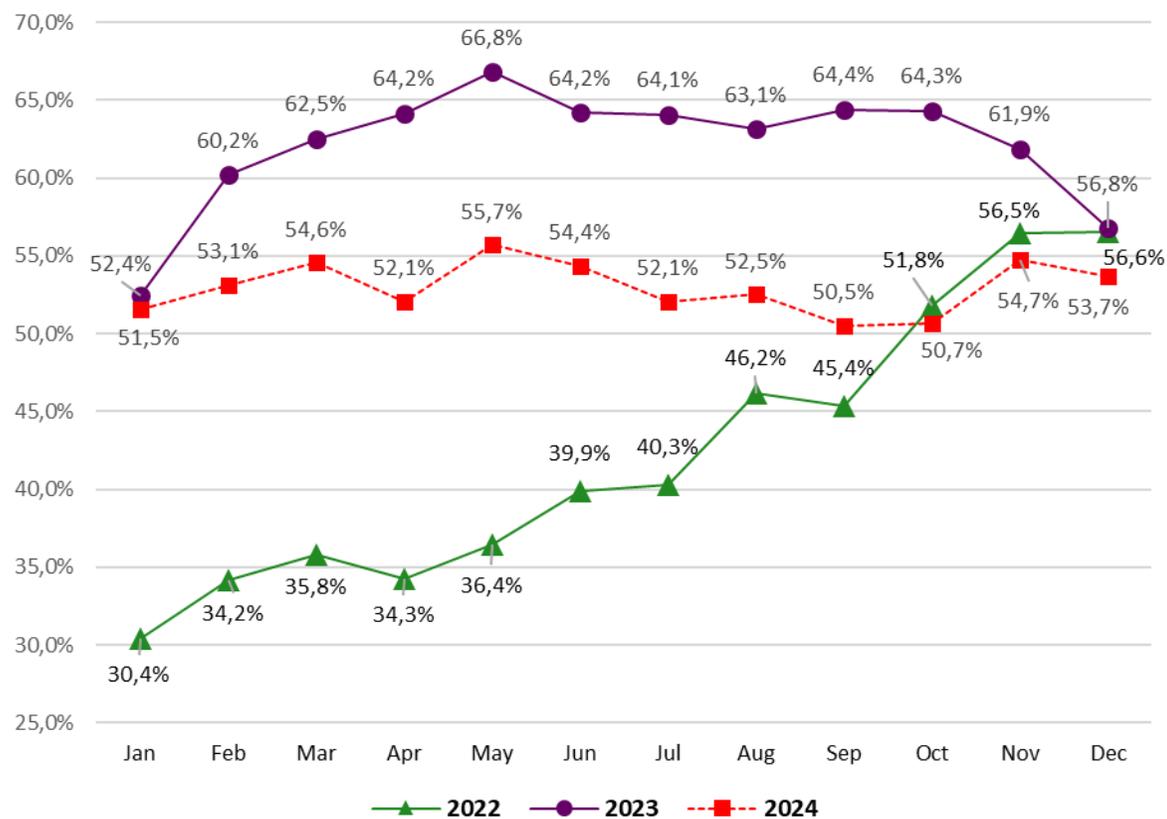


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

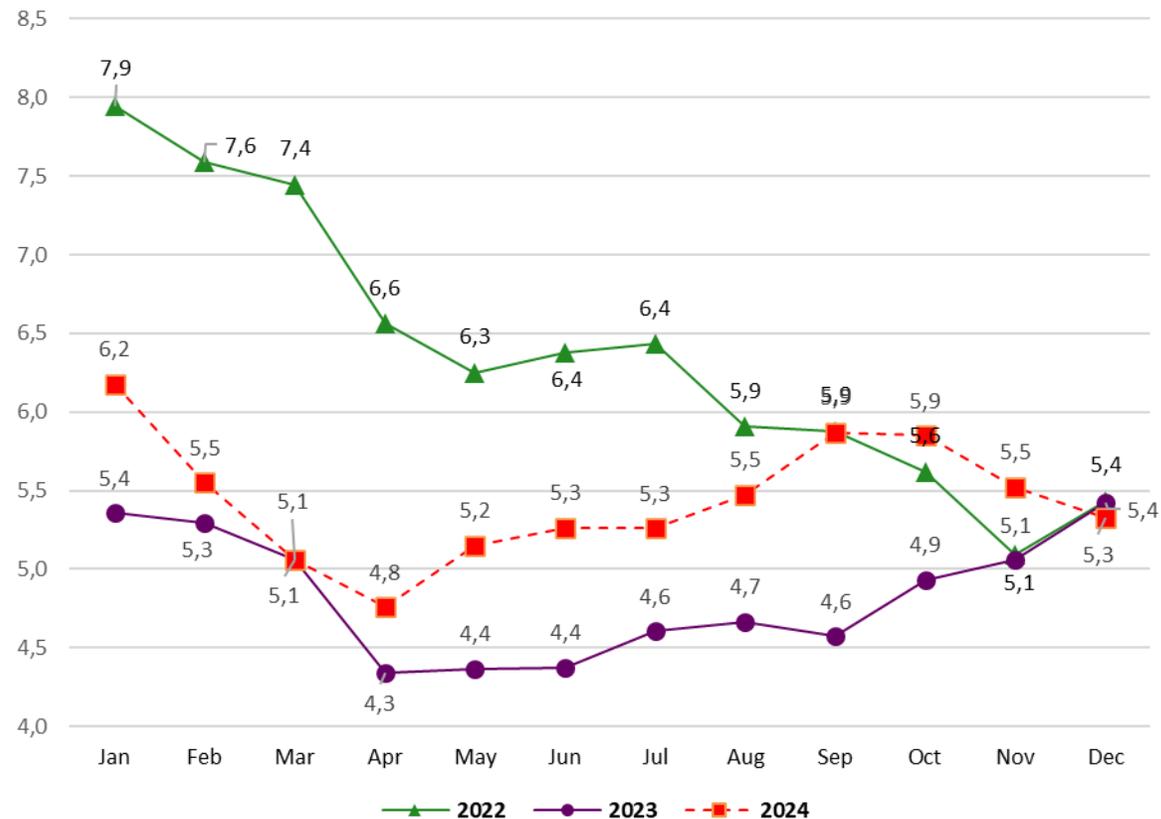
Nel **2024**, la qualità dei servizi marittimi è progressivamente migliorata nel corso dell'anno, anche se non ha ancora recuperato i livelli del 2023. Pesa, soprattutto nella prima parte dell'anno, la situazione di Suez e i ritardi che comporta il passaggio dal Capo di Buona Speranza. Nel 2024 le navi arrivate in orario sono state in media il 53% circa, contro il 62% del 2023, con un ritardo di **5,4 giorni**, contro i 4,8 dell'anno precedente.

I primi dati del 2025, relativi al solo mese di gennaio, indicano una sostanziale stabilità rispetto ai risultati medi ottenuti nel 2024.

### Valore % delle navi in orario



### Giorni medi di ritardo



Fonte: Sea Intelligence

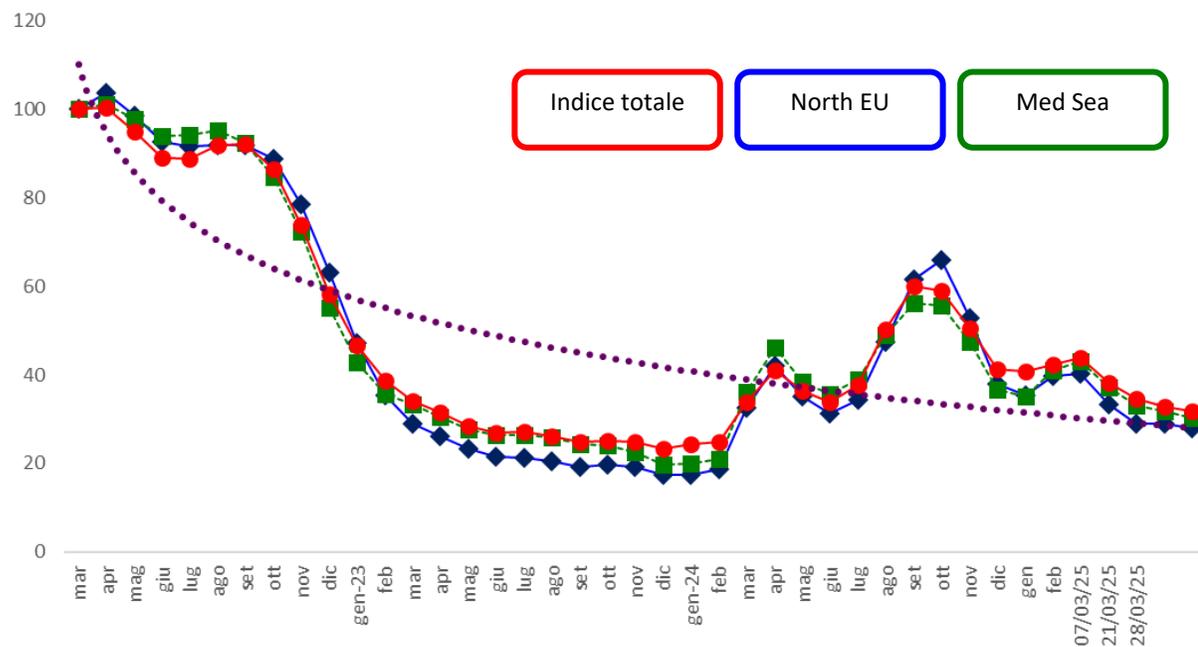


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del **CCFI (China Containerized Freight Index)**, nel periodo **gennaio 2022 (=100) – 28 marzo 2025**. Nel 2024, dopo una prima **impennata a gennaio 2024**, in concomitanza con gli attacchi degli Houthi, i noli sono scesi per poi riprendere la loro ascesa fino ad un massimo tra settembre e ottobre. Attualmente, in concomitanza con le incertezze del ciclo economico, i noli verso i porti del **Nord Europa** e del **Mediterraneo** mostrano una tendenza alla diminuzione, segnalata anche dal **Drewry's World Container Index**. Nell'ultima settimana di marzo l'indice composito è infatti sceso del 4,2%, passando dai 2.264 USD/40' della settimana precedente a **2.168 USD/40'**.

### Andamento del CCFI, gennaio 2022-28/03/2025

(gennaio 2022= 100)



Il China Containerized Freight Index (CCFI), pubblicato da Shanghai Shipping Exchange, è un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti da 24 compagnie di navigazione per i servizi che partono dai porti cinesi di Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen and Guangzhou, diretti verso le principali aree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).

### Drewry's World Container Index

(USD/container 40')



Il Drewry's World Container Index misura il nolo medio, in USD per container da 40', praticato lungo le otto maggiori trade line: Shanghai-Rotterdam/Genova/Los Angeles/New York e Rotterdam-New York.

Fonte: Drewry



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il 2024 è stato un anno importante per il settore dello shipping, durante il quale si sono **ridefinite le alleanze** tra le grandi compagnie di navigazione, riconfigurando così gli assetti competitivi consolidati in questi ultimi anni. In particolare:

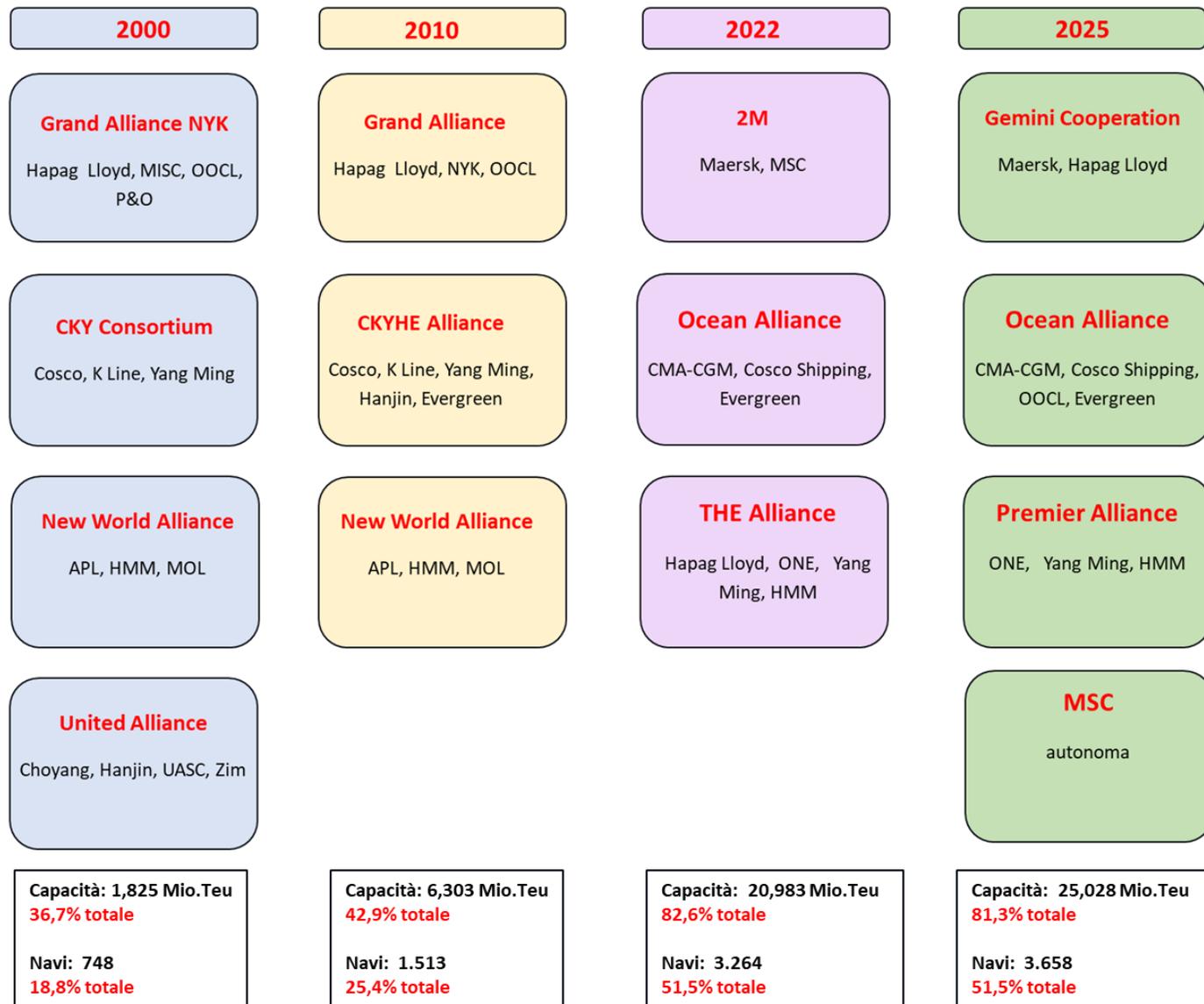
**1)** si è sciolta la pluriennale alleanza 2M tra **MSC e Maersk** (durava dal 2015), per le profonde differenze di strategie perseguite dalle due compagnie: MSC offrirà numerosi servizi diretti anche a porti minori (es. paesi scandinavi e nel Baltico), mentre Maersk si affiderà maggiormente al *transshipment* e al sistema *hub and spoke*, selezionando alcuni grandi porti per le chiamate dirette.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, MSC offrirà 6 servizi, di cui 4 toccheranno i porti italiani di Gioia Tauro (2 servizi), Genova (2 servizi), La Spezia (1 servizio) e Trieste (1 servizio). MSC ha annunciato anche un accordo di *slot agreement* su alcune tratte con Premier Alliance.

**2)** **ONE, Yang Ming e HMM**, dopo l'uscita di Hapag Lloyd da THE Alliance, hanno deciso di continuare la loro collaborazione dando vita a **Premier Alliance**. Recentemente sono stati illustrati i nuovi servizi offerti, tra i quali 5 serviranno il Mediterraneo. I porti italiani coinvolti saranno quelli di Genova (3 servizi), La Spezia (1 servizio) e Gioia Tauro (1 servizio).

**3)** La nuova alleanza **Gemini Cooperation** tra Maersk e Hapag Lloyd ha reso noti i servizi che verranno effettuati a partire dal 2025. Per quanto riguarda il Mediterraneo sono previsti 3 servizi Asia-Med, 2 Nord America-Med, 3 Medio Oriente-Med. I porti italiani toccati direttamente saranno quelli di Genova e Vado e via feeder, oltre a gli stessi Genova e Vado su alcuni servizi (es. US4 da Tangeri e SE2 da Barcellona), quelli di La Spezia e Livorno.

### Il sistema delle alleanze





## 6. Tendenze dello shipping internazionale

I risultati di bilancio realizzati dalle compagnie di navigazione nel **2024** possono essere giudicati positivamente dopo le forti contrazioni del 2023 conseguenti al crollo dei noli. I risultati migliori sono stati realizzati dalle compagnie asiatiche, che probabilmente hanno goduto del buon andamento dei traffici trans-pacifici e inter-asiatici.

Company	Local Currency	Ricavi			EBITDA			Utile (perdita)			EBITDA/Ricavi		Utile/Ricavi	
Compagnia	Valuta	2023	2024	Var %	2023	2024	Var %	2023	2024	Var %	2023	2024	2023	2024
CMA CGM	Mio.USD	47.020	55.480	18,0%	9.010	13.450	49,3%	3.640	5.710	56,9%	19,2%	24,2%	7,7%	10,3%
Hapag Lloyd	Mio.EUR	17.929	19.112	6,6%	4.461	4.649	4,2%	2.949	2.392	-18,9%	24,9%	24,3%	16,4%	12,5%
Hyundai MM	Mio.USD	6.436	8.578	33,3%	448	2.575	474,8%	742	2.773	273,7%	7,0%	30,0%	11,5%	32,3%
Maersk	Mio.USD	51.065	55.482	8,6%	9.591	12.128	26,5%	3.908	6.232	59,5%	18,8%	21,9%	7,7%	11,2%
OOCL	Mio.USD	8.344	10.702	28,3%	2.256	3.536	56,7%	1.367	2.577	88,5%	27,0%	33,0%	16,4%	24,1%
Wan Hai (a, b)	Mio.TWD	75.075	120.273	60,2%	-5.029	37.479	845,3%	-1.905	34.635	1918,1%	-6,7%	31,2%	-2,5%	28,8%
Yang Ming (a)	Mio.TWD	107.900	169.229	56,8%	1.685	54.330	3124,3%	6.329	51.858	719,4%	1,6%	32,1%	5,9%	30,6%
ZIM	Mio.USD	5.162	8.427	63,3%	1.049	3.692	252,0%	-2.688	2.154	180,1%	20,3%	43,8%	-52,1%	25,6%

a) nove mesi

b) Operating profit

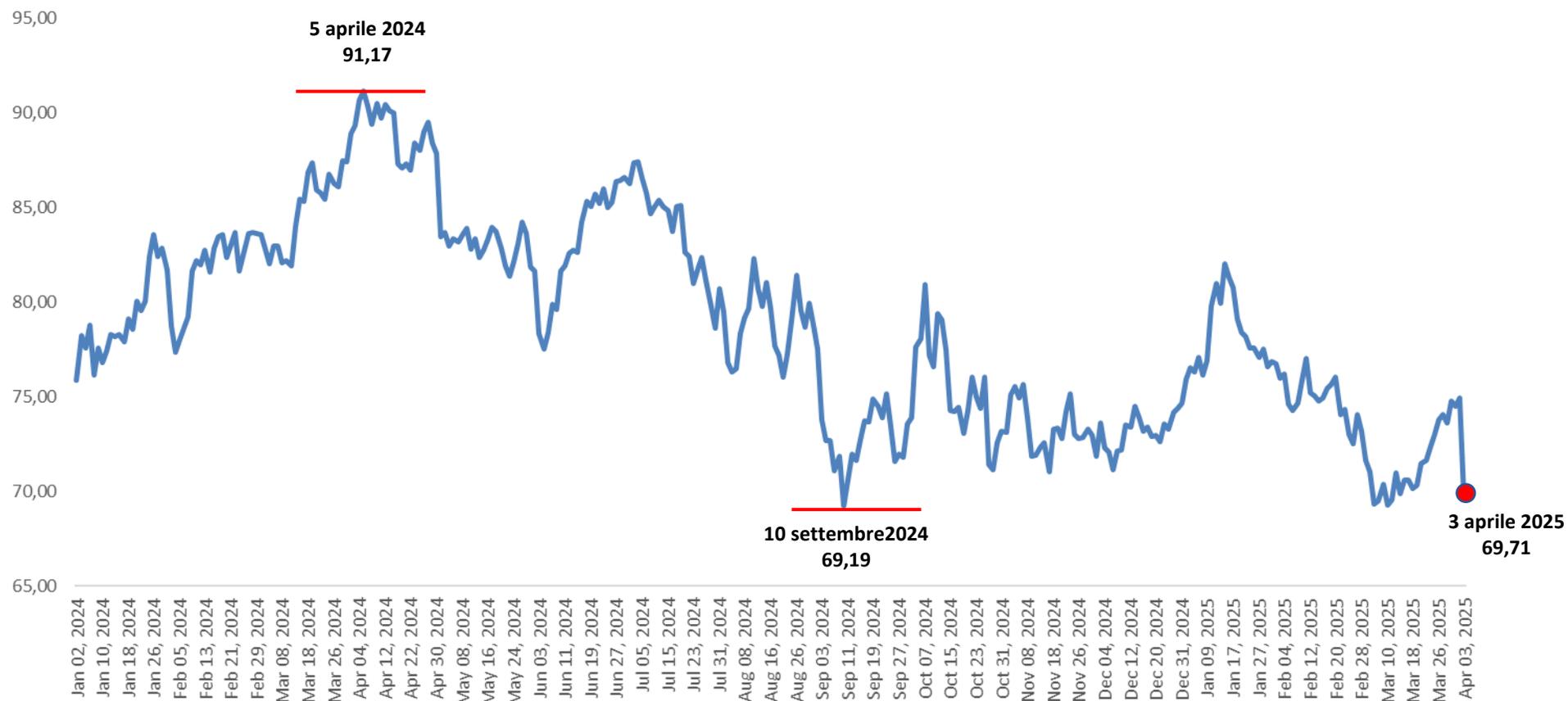
Fonte: bilanci aziendali



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

### Andamento del Brent

2 gennaio 2024 – 3 aprile 2025



Fonte: Investing.com

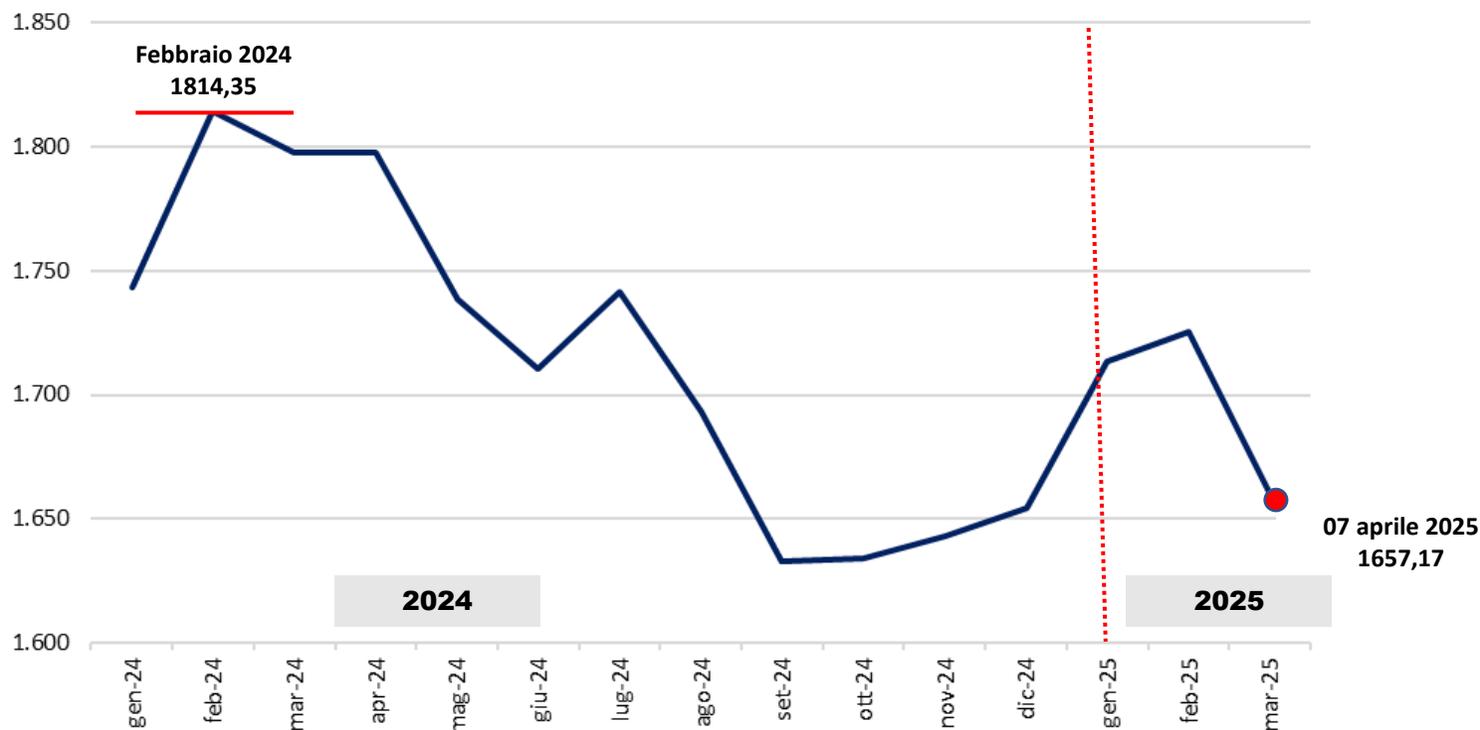


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il prezzo del gasolio per autotrazione, nel periodo indicato, ha raggiunto il suo massimo (media del mese) a **febbraio** con **1814,35 €/1000 litri**, per poi scendere ad un minimo di **1621 €/1000 litri** nella **prima settimana di ottobre 2024**. L'andamento nel 2024 è stato condizionato dalle oscillazioni del prezzo del petrolio (Brent), che a partire da aprile 2024 ha visto un trend in discesa, con un'inversione ad ottobre a seguito delle già citate tensioni politiche in Medio Oriente. Nei mesi di febbraio, marzo e aprile del **2025**, il prezzo è tornato a scendere, toccando nella prima settimana di aprile i 1657,17 EUR/1000 lt.

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

(gennaio 2024 – 31 MARZO 2025)



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il settore manifatturiero dell'Eurozona ha continuato a contrarsi nel 2024, riducendo la domanda di EUA (*European Union Allowances*) e con essa il prezzo del carbonio scambiato dall'Unione. Ricordiamo che gli EUA sono scambiati sul mercato, per adempiere agli obblighi di compensazione delle emissioni di tutti gli operatori ETS (*Emission Trade System*), ossia produttori di CO<sub>2</sub>.

### Andamento del prezzo del carbonio sul mercato dell'Unione Europea

(09 ottobre 2023–06 ottobre 2024)



Fonte: Trading Economics