Fedespedi Economic Outlook. 16

Quadrimestrale di informazione economica

Milano, febbraio 2020

1. **I dati macroeconomici**
2. L'export e l'import
3. Il traffico aereo cargo
4. Il traffico attraverso le Alpi
5. Tendenze dello shipping internazionale
6. L'immobiliare per la logistica

1. I dati macroeconomici

Previsioni e *sentiment* sull'andamento economico dell'anno in corso sono stati drammaticamente stravolti dall'epidemia del coronavirus, diffusasi a partire dalla città cinese di Wuhan, nella regione centrale dell'Hubei.

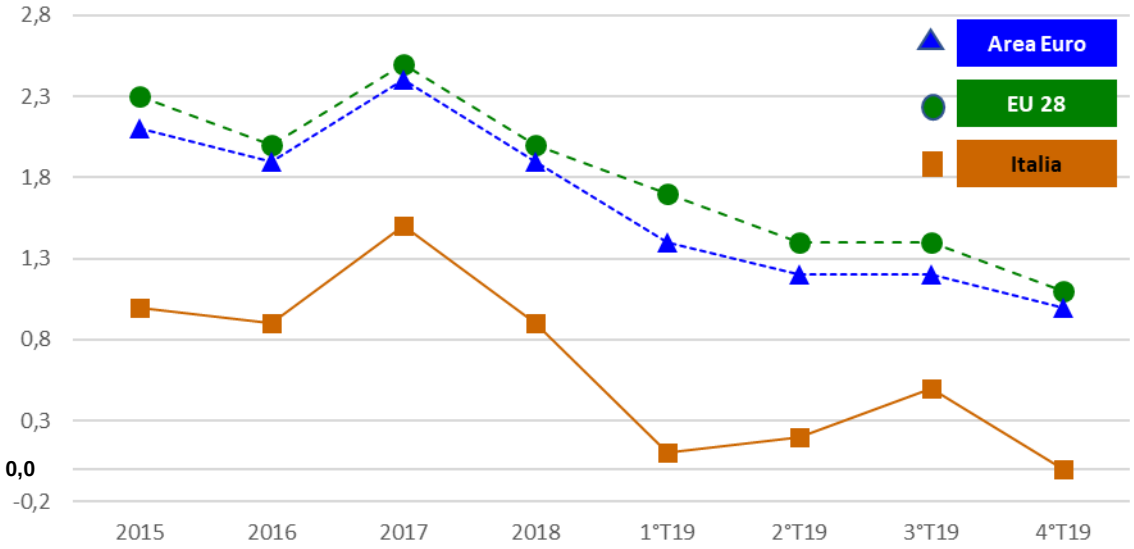
La malattia, propagatasi rapidamente, con il contagio di migliaia di persone, si è diffusa ben presto in altri paesi, anche se non ancora, per fortuna, con la stessa intensità vista in Cina. Allo stato attuale infatti (27/02/2020) il 95,1% (78.497) degli ammalati verificati (82.549) risiede in Cina e solo il 4,9% (705) fuori dai suoi confini (*Fonte: Coronavirus 2019-nCoV Global Cases Johns Hopkins*).

Non sappiamo se le misure per prevenire il contagio saranno sufficienti a far rientrare l'epidemia, sappiamo però che le sue conseguenze sull'economia Mondo potrebbero essere pesanti. Tutto dipende da quanto durerà la crisi, se si esaurirà nell'arco di un paio di mesi, allora i suoi effetti saranno contenuti; se invece si protrarrà nel tempo (es. periodo estivo) e soprattutto se si diffonderà in altri paesi, allora le conseguenze economiche potranno essere significative.

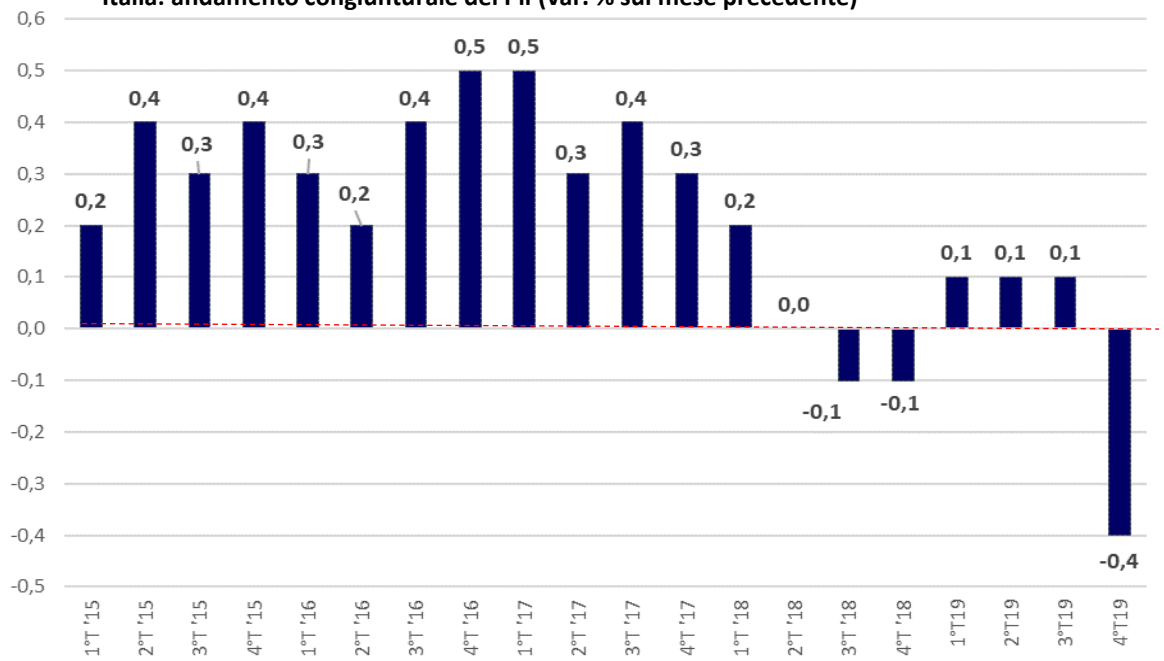
D'altra parte la Cina, con i suoi 13,6 trilioni di US$ di Pil e 4,6 trilioni di export+import è un gigante economico che rappresenta circa il 16% del Pil mondiale, il 12% dell'export ed è responsabile del 39% circa della crescita economica mondiale nel 2019 (Fonte: FMI). Infine è fortemente integrata, non solo con le altre economie asiatiche, ma anche con quelle occidentali, in particolare all'interno delle diverse GVC (*Global Value Chain*), come ad esempio quelle dell'*automotive* o dei prodotti tecnologici.

Le prime proiezioni (FMI, S&P, Moody's) concordano nello stimare una flessione del Pil cinese intorno all'1%, portandolo dal +6,1% del 2019, al +5% del 2020. I settori più colpiti, non solo in Cina, dovrebbero essere verosimilmente quelli del turismo, del commercio e dei trasporti, ma anche alcuni settori del Made in Italy come quelli del comparto moda.

Italia: andamento tendenziale del Pil (var. % anno su anno, valori concatenati, base=2010)



Italia: andamento congiunturale del Pil (var. % sul mese precedente)



Fonte: Istat Eurostat

1. I dati macroeconomici

Anche per quanto riguarda il nostro Paese è difficile fare valutazioni attendibili, soprattutto in assenza di dati certi su grandezze quali il traffico marittimo, il cargo aereo, o il volume delle esportazioni.

Di sicuro la crisi del coronavirus si è manifestata in un momento di grande incertezza del ciclo economico, con un 2019 chiusosi con una **modesta crescita** dello 0,2% su base annua, una **flessione congiunturale** dello 0,4% nel 4° trimestre rispetto al 3° (Area Euro= +0,1%) e previsioni per il 2020 intorno al +0,2 - +0,3%, ossia di **sostanziale immobilità,** ma che potrebbe diventare **stagnazione** se le attività economiche dovessero rallentare maggiormente.

Su questi andamenti ha inciso soprattutto la **debolezza della produzione industriale**, nel 2019 inferiore dell'1,3% rispetto al 2018, influenzata a sua volta dal **forte calo** della produzione industriale in **Germania**, scesa nel 2019 dell'1% circa, con un minimo del -2,5% a dicembre. Una situazione che ha fatto parlare alcuni osservatori di possibile recessione in Germania.

La flessione della produzione industriale in Italia (2019 su 2018) è stata **particolarmente significativa** nei settori del *tessile abbigliamento, pelle e accessori* (-4,6%), dell'*automotive* (-4,4%) e della *metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo* (-4,1%). Buono invece l'andamento delle *industrie alimentari, bevande e tabacco* (+3,0%) e delle *altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione macchine e apparecchiature* (+2,7%).

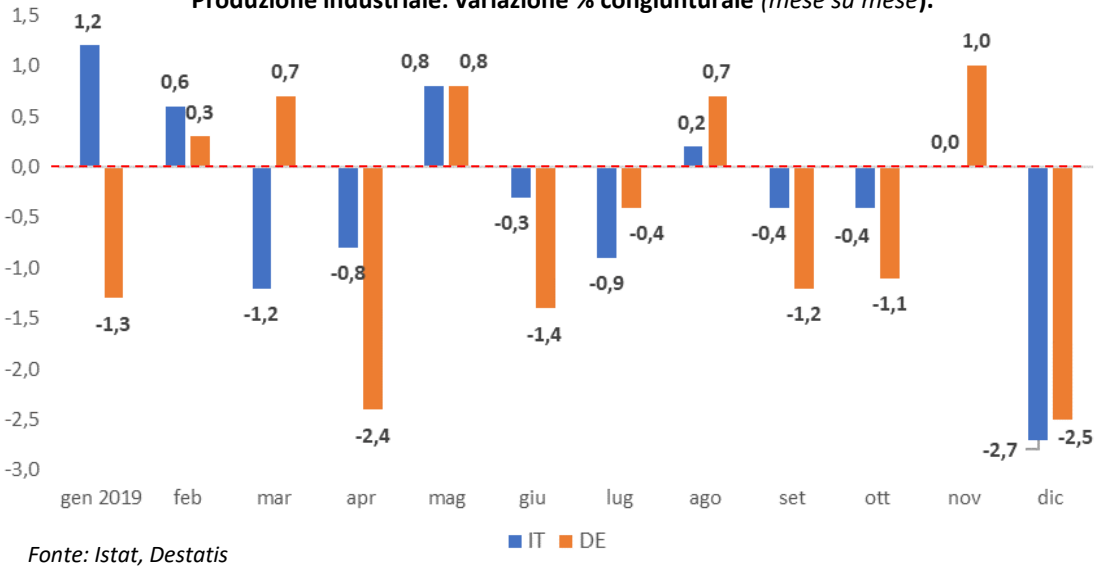
Dal lato delle **famiglie**, nei primi 3 trimestri del 2019, il reddito disponibile in termini reali (potere d'acquisto) è aumentato dell'1,0% rispetto allo stesso periodo del 2018, con una spesa per i consumi cresciuta dell'1,1% e una propensione al risparmio diminuita dello 0,1%.

In effetti, secondo l'ultima *release se* di Istat sul clima di fiducia dei consumatori e delle imprese, a gennaio 2020 l'indice mostra nel caso dei **consumatori** un aumento del clima di fiducia, passato dai 110,8 punti di dicembre a 111,8 di gennaio.

L'indice composito di fiducia è invece diminuito nel caso delle **imprese**, scendendo dai 100,7 punti di dicembre a 99,2 di gennaio. Da notare che nel caso delle imprese del **settore dei trasporti e dei magazzini**, nello stesso periodo l'indice è invece cresciuto, passando da 105,2 a 110,3.

Italia: variazione % anno-su-anno dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC)

Produzione industriale: variazione % congiunturale *(mese su mese)*.



Fonte: Istat, Destatis

1. I dati macroeconomici

Il maggior ottimismo delle famiglie, rispetto alle imprese, può dipendere anche dal minor tasso di disoccupazione, che da metà 2019 si colloca costantemente sotto il 10%.

Da notare però che i contratti a termine salgono di più di quelli a tempo indeterminato, evidenziando la crescita della componente precaria del lavoro, rispetto a quella stabilizzata.

Il **Pil dell'UE27** (senza Gran Bretagna) nel 4° trimestre del 2019 ha registrato un aumento dell'1,2% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e dello 0,1% sul trimestre precedente (3°T 2019).

I risultati dell'**Area euro** (+0,9%) oltre a mostrare un trend in flessione, si mantengono su valori inferiori rispetto a quelli dell'Unione nel suo complesso (+1,2%).

Per il 2020, la Commissione prevede un Pil stabile all'1,2%. Anche in questo caso fatte salve possibili «limature» al ribasso, valutabili al momento attuali intorno allo 0,2%, quindi con una variazione annua sull'1% massimo.

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la **Cina** ha chiuso il 4° trimestre 2019 sugli stessi livelli del precedente (+6,0%). Per il 2020, come già evidenziato, si dovrà attendere l'evoluzione dell'infezione. Le previsioni davano una stima intorno al +6,3%, valore che potrebbe però scendere al 5% se questa dovesse protrarsi.

Continua la crescita degli **Stati Uniti**, con valori tra il +2,1/+2,3%. In flessione invece l'andamento del Pil in **India** (comunque sempre su valori elevati) e soprattutto, e un po' a sorpresa, in **Giappone.** Il dato fortemente negativo dell'ultimo trimestre del paese asiatico è conseguenza della netta flessione dei consumi interni delle famiglie, a loro volta conseguenza dell'aumento dell'IVA deciso dal Governo del Premier Shinzō Abe.

VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE27
(sullo stesso periodo anno precedente)

Paesi	3° T 18	4° T 18	1° T 19	2° T 19	3° T 19	4° T 19
Austria	2,6	2,0	1,9	1,7	1,5	1,0
Belgio	1,5	1,2	1,3	1,3	1,6	1,2
Cipro	3,8	3,8	3,3	3,1	3,3	3,2
Estonia	3,9	4,2	4,7	4,2	4,1	n.d.
Finlandia	2,6	2,2	0,6	1,4	2,1	1,4
Francia	1,5	1,2	1,3	1,5	1,4	0,8
Germania	1,2	0,6	1,0	0,3	0,6	0,5
Grecia	2,1	1,5	1,4	2,8	2,3	n.d.
Irlanda	5,4	2,6	7,6	5,1	5,0	n.d.
Italia	0,5	0,0	0,1	0,2	0,5	0,0
Lettonia	5,1	5,3	3,1	2,5	1,8	1,0
Lituania	3,1	3,7	4,3	4,0	3,7	3,7
Lussemburgo	2,8	1,7	0,3	3,2	3,0	n.d.
Malta	7,5	7,4	5,9	4,8	3,6	n.d.
Paesi Bassi	2,4	2,0	1,9	1,6	1,7	1,5
Portogallo	2,1	1,7	2,1	1,9	1,9	2,2
Slovacchia	4,3	3,9	3,3	2,3	1,7	1,9
Slovenia	5,0	3,5	3,5	2,3	2,0	n.d.
Spagna	2,5	2,3	2,2	2,0	1,9	1,8
Euro-zona	**1,7**	**1,2**	**1,4**	**1,2**	**1,2**	**0,9**
Bulgaria	3,1	3,2	3,9	3,8	3,7	3,5
Croazia	2,7	2,5	4,0	2,4	2,8,	n.d.
Danimarca	2,6	2,6	1,8	2,6	2,3	1,7
Polonia	5,6	4,6	4,7	4,1	4,0	3,5
Rep. Ceca	2,4	2,6	2,7	2,8	2,5	1,7
Romania	3,9	4,0	5,0	4,4	3,2	4,2
Svezia	1,6	2,4	1,4	1,0	1,7	n.d.
Ungheria	6,3	5,0	5,2	5,1	4,7	4,6
UE 28	**1,9**	**1,5**	**1,6**	**1,4**	**1,5**	**1,2**
Gran Bretagna	1,6	1,4	2,0	1,3	1,2	1,1
Brasile	1,3	1,1	0,5	1,0	1,2	1,2
Cina	6,5	6,4	6,4	6,2	6,0	6,0
India	7,1	6,5	5,8	5,1	4,7	4,3
Giappone	0,2	0,3	1,0	0,8	1,9	-6,3
Russia	1,7	3,0	1,0	0,8	n.d.	n.d.
Stati Uniti	3,1	2,5	2,7	2,3	2,1	2,3

Fonte: Eurostat, OCSE, vari uffici statistici nazionali

1. I dati macroeconomici
2. **L'export e l'import**
3. Il traffico aereo cargo
4. Il traffico attraverso le Alpi
5. Tendenze dello shipping internazionale
6. L'immobiliare per la logistica

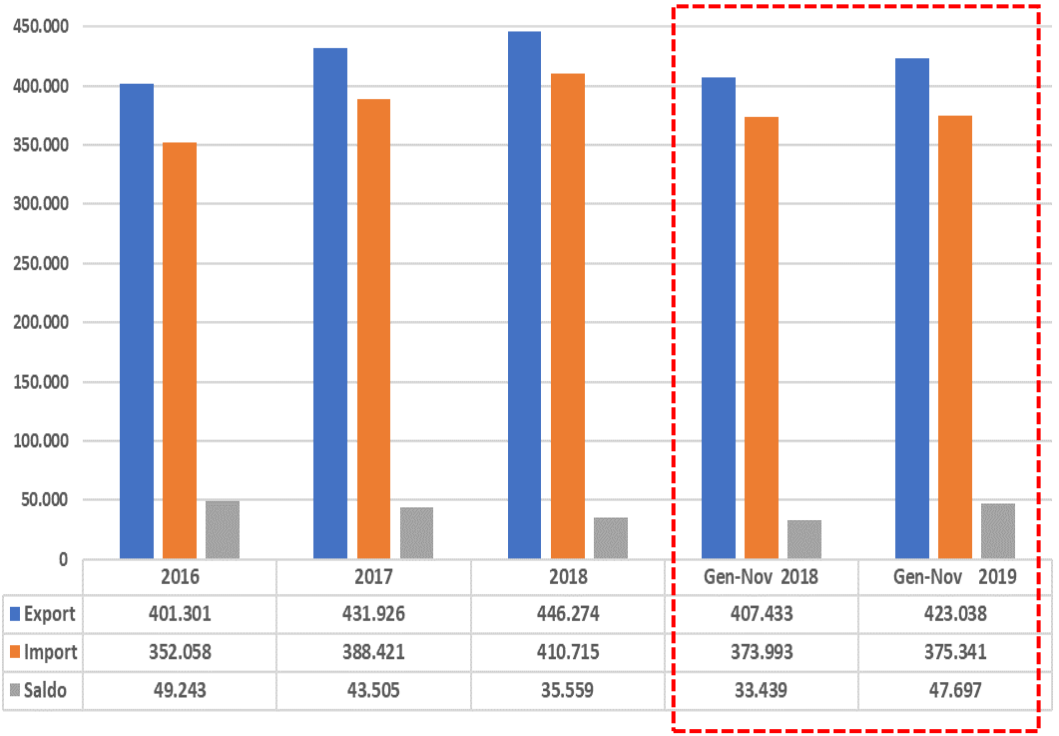
2. Export ed import dell'Italia

Nel periodo gennaio-novembre, l'export ha segnato una crescita del 3,8% e l'import dello 0,4%.

La diversa dinamica dei due aggregati ha garantito un **deciso aumento del saldo commerciale**, passato dai 33,439 miliardi di euro del 2018, ai 47,697 del 2019 (42,6%), confermando ancora una volta l'importanza del commercio estero per l'economia italiana.

Dal lato dell'export, l'area più dinamica è stata quella del Nord America (+14,0%), seguita dai paesi Extra UE28 (+7,3%) e dell'Oceania (+6,7%). In decisa crescita anche le esportazioni verso i paesi dell'Estremo Oriente (5,5%).

Dal lato delle importazioni da rilevare la decisa flessione di quelle dal Medio Oriente (-22,0%) e dal Nord Africa (-7,3%). Mentre sono cresciute le importazioni dal Nord America (+25,9%).



	2016	2017	2018	Gen-Nov 2018	Gen-Nov 2019
Export	401.301	431.926	446.274	407.433	423.038
Import	352.058	388.421	410.715	373.993	375.341
Saldo	49.243	43.505	35.559	33.439	47.697

Export	Gen-Nov 18	Gen-Nov 19	Peso % 2018	Peso % 2019	Var % 18/19
UE28	232.789	239.398	57,1%	56,6%	2,8%
Extra UE28	42.463	45.546	10,4%	10,8%	7,3%
Nord Africa	11.119	10.402	2,7%	2,5%	-6,4%
Altri paesi Africa	4.900	4.799	1,2%	1,1%	-2,1%
Nord America	37.710	42.977	9,3%	10,2%	14,0%
Centro-Sud America	12.924	12.594	3,2%	3,0%	-2,6%
Medio Oriente	15.991	15.372	3,9%	3,6%	-3,9%
Asia Centrale	6.317	6.247	1,6%	1,5%	-1,1%
Asia Orientale	34.824	36.743	8,5%	8,7%	5,5%
Oceania	8.397	8.960	2,1%	2,1%	6,7%
Mondo	407.433	423.038	100,0%	100,0%	3,8%

Import	Gen-Nov 18	Gen-Nov 19	Peso % 2018	Peso % 2019	Var % 18/19
UE28	220.395	223.074	58,9%	59,4%	1,2%
Extra UE28	37.844	36.533	10,1%	9,7%	-3,5%
Nord Africa	13.955	12.933	3,7%	3,4%	-7,3%
Altri paesi Africa	6.041	6.511	1,6%	1,7%	7,8%
Nord America	11.232	14.143	3,0%	3,8%	25,9%
Centro-Sud America	8.384	8.674	2,2%	2,3%	3,5%
Medio Oriente	20.006	15.595	5,3%	4,2%	-22,0%
Asia Centrale	9.140	9.404	2,4%	2,5%	2,9%
Asia Orientale	45.176	46.682	12,1%	12,4%	3,3%
Oceania	1.821	1.791	0,5%	0,5%	-1,7%
Mondo	373.993	375.341	100,0%	100,0%	0,4%

Fonte: Istat (milioni di Euro)

2. Export ed import dell'Italia

I 25 paesi presenti in tabella hanno rappresentato nel periodo considerato, il **78%** delle esportazioni italiane e l'**81%** delle importazioni. I paesi con i quali abbiamo il **saldo positivo più alto**, sono: USA (+26 Mrd.€), Svizzera (13,9 Mrd.€), Gran Bretagna (13,0 Mrd.€) e Francia (11,7 Mrd.€), quelli con il **maggior deficit** sono invece: Cina (-18 Mrd.€), Olanda (-10,0 Mrd.€), Germania (-9,9 Mrd.€) e Russia (-6,0 Mrd.€).

Paesi clienti: export Italia, milioni di €

	Gen-Nov 18		Gen-Nov 19	Peso %
0004-Germania	51.780	0004-Germania	52.761	12,5%
0001-Francia	43.010	0001-Francia	44.730	10,6%
0400-Stati Uniti	34.099	0400-Stati Uniti	38.955	9,2%
0011-Spagna	21.737	0006-Regno Unito	22.528	5,3%
0006-Regno Unito	21.053	0039-Svizzera	22.080	5,2%
0039-Svizzera	18.920	0011-Spagna	21.760	5,1%
0060-Polonia	12.457	0017-Belgio	12.335	2,9%
0720-Cina	11.306	0060-Polonia	12.157	2,9%
0017-Belgio	10.996	0720-Cina	11.390	2,7%
0003-Paesi Bassi	10.634	0003-Paesi Bassi	10.736	2,5%
0038-Austria	9.088	0038-Austria	9.226	2,2%
0052-Turchia	8.120	0052-Turchia	7.577	1,8%
0075-Russia	6.738	0075-Russia	7.212	1,7%
0066-Romania	6.048	0732-Giappone	6.796	1,6%
0061-Repubblica ceca	5.773	0066-Romania	5.952	1,4%
0732-Giappone	5.663	0061-Repubblica ceca	5.902	1,4%
0740-Hong Kong	5.382	0740-Hong Kong	5.243	1,2%
0064-Ungheria	4.432	0030-Svezia	4.570	1,1%
0091-Slovenia	4.323	0728-Corea del Sud	4.324	1,0%
0030-Svezia	4.301	0064-Ungheria	4.324	1,0%
0009-Grecia	4.131	0009-Grecia	4.158	1,0%
0647-EAU	4.022	0404-Canada	4.022	1,0%
0728-Corea del Sud	3.951	0091-Slovenia	4.018	0,9%
0412-Messico	3.870	0647-EAU	3.993	0,9%
0010-Portogallo	3.761	0010-Portogallo	3.890	0,9%

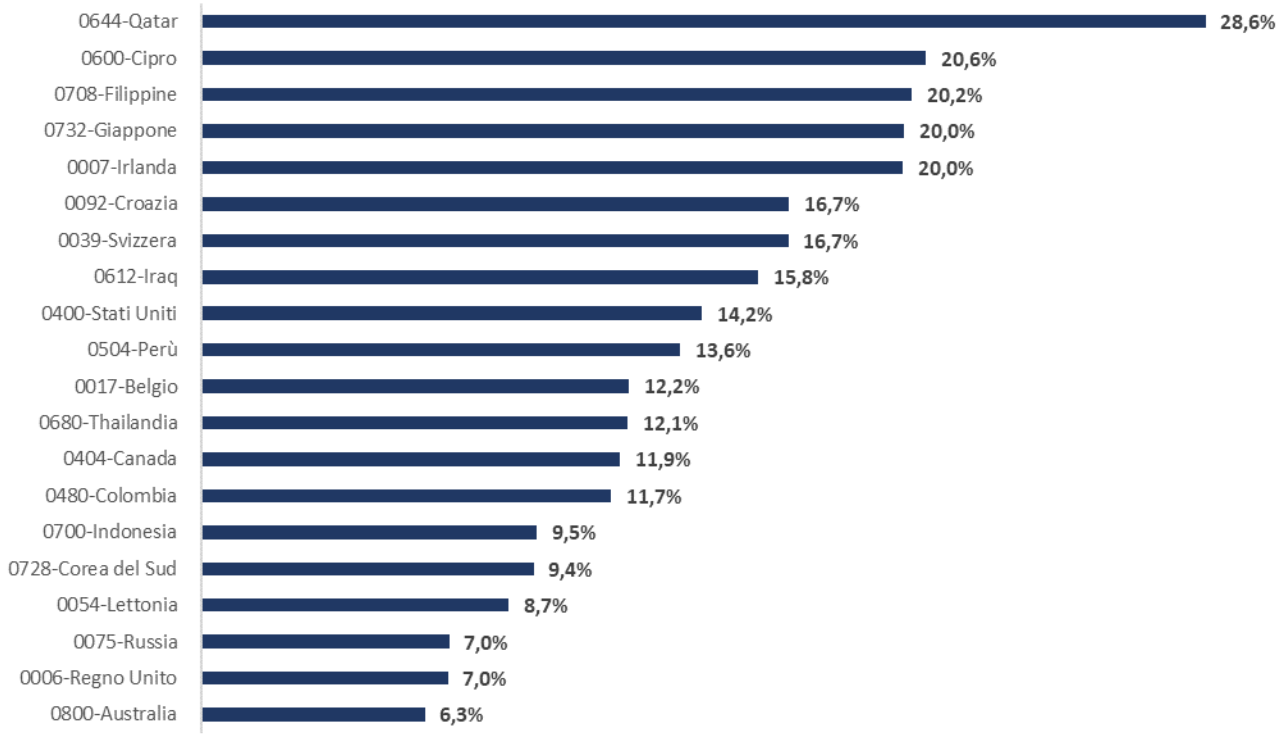
Paesi fornitori: import Italia, milioni di €

	Gen-Nov 18		Gen-Nov 19	Peso %
0004-Germania	61.309	0004-Germania	62.653	16,7%
0001-Francia	32.904	0001-Francia	33.011	8,8%
0720-Cina	28.412	0720-Cina	29.376	7,8%
0003-Paesi Bassi	20.728	0003-Paesi Bassi	21.000	5,6%
0011-Spagna	18.790	0011-Spagna	19.236	5,1%
0017-Belgio	16.049	0017-Belgio	17.145	4,6%
0075-Russia	13.535	0075-Russia	13.231	3,5%
0006-Regno Unito	10.008	0400-Stati Uniti	12.836	3,4%
0400-Stati Uniti	9.979	0006-Regno Unito	9.545	2,5%
0060-Polonia	8.845	0060-Polonia	9.089	2,4%
0039-Svizzera	8.604	0052-Turchia	8.597	2,3%
0038-Austria	8.566	0038-Austria	8.487	2,3%
0052-Turchia	8.329	0039-Svizzera	8.185	2,2%
0061-Repubblica ceca	6.181	0061-Repubblica ceca	6.207	1,7%
0066-Romania	5.383	0066-Romania	5.384	1,4%
0664-India	5.171	0664-India	4.786	1,3%
0208-Algeria	5.088	0064-Ungheria	4.484	1,2%
0064-Ungheria	4.742	0612-Iraq	4.392	1,2%
0632-Arabia Saudita	4.657	0216-Libia	4.229	1,1%
0030-Svezia	3.992	0030-Svezia	3.943	1,1%
0216-Libia	3.880	0208-Algeria	3.843	1,0%
0063-Slovacchia	3.779	0007-Irlanda	3.738	1,0%
0728-Corea del Sud	3.744	0632-Arabia Saudita	3.536	0,9%
0612-Iraq	3.354	0728-Corea del Sud	3.471	0,9%
0732-Giappone	3.146	0732-Giappone	3.271	0,9%

Fonte: elaborazioni su dati Istat

2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella seguente sono indicati i primi 20 paesi (con un export superiore a 100 milioni di euro) in ordine di **crescita percentuale delle esportazioni** nel periodo gennaio-novembre 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018.

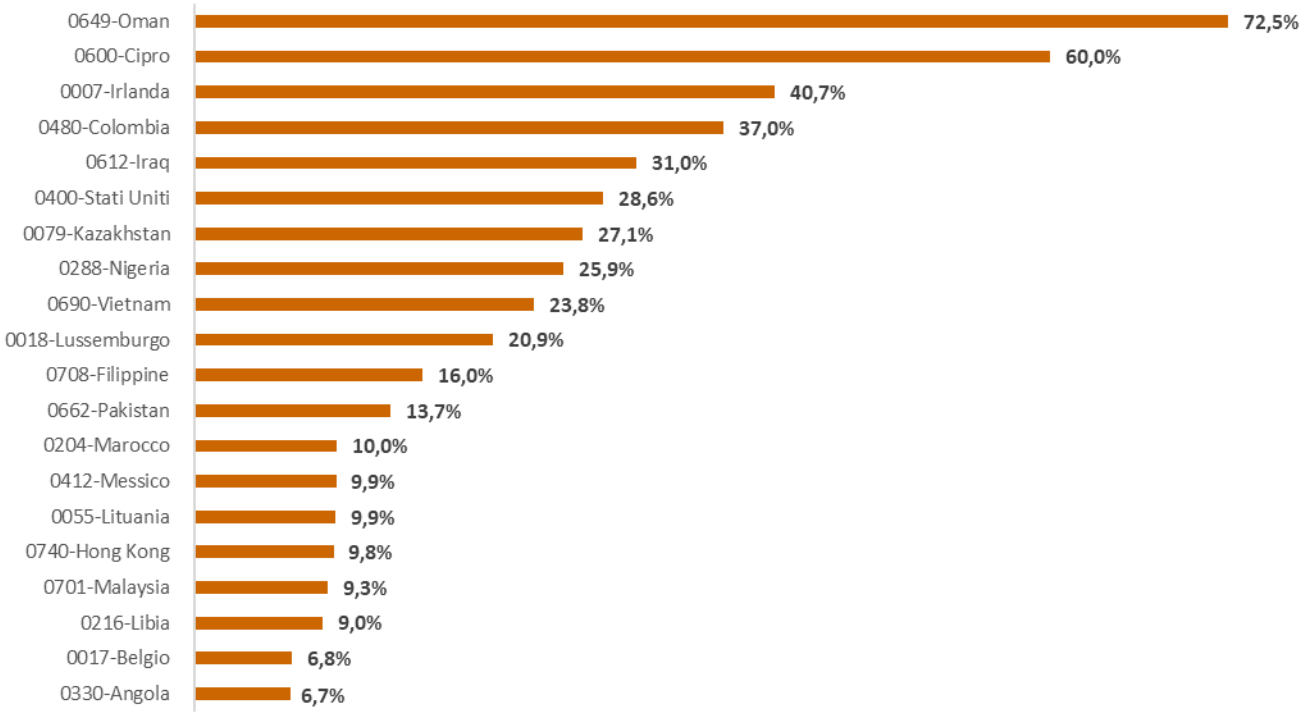


	Gen-Nov 18	Gen-Nov 19
0644-Qatar	974	1.252
0600-Cipro	843	1.017
0708-Filippine	587	705
0732-Giappone	5.663	6.796
0007-Irlanda	1.334	1.601
0092-Croazia	2.887	3.369
0039-Svizzera	18.920	22.080
0612-Iraq	414	480
0400-Stati Uniti	34.099	38.955
0504-Perù	460	523
0017-Belgio	10.996	12.335
0680-Thailandia	1.171	1.313
0404-Canada	3.594	4.022
0480-Colombia	550	614
0700-Indonesia	1.079	1.182
0728-Corea del Sud	3.951	4.324
0054-Lettonia	463	504
0075-Russia	6.738	7.212
0006-Regno Unito	21.053	22.528
0800-Australia	3.320	3.531

Fonte: Elaborazioni su dati Istat (milioni di euro)

2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella seguente sono indicati i primi 20 paesi (con un import superiore a 100 milioni di euro) in ordine di **crescita percentuale** delle **importazioni** nei primi 11 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018.



	Gen-Nov 18	Gen-Nov 19
0649-Oman	60	104
0600-Cipro	78	124
0007-Irlanda	2.658	3.738
0480-Colombia	602	825
0612-Iraq	3.354	4.392
0400-Stati Uniti	9.979	12.836
0079-Kazakhstan	1.590	2.022
0288-Nigeria	1.152	1.450
0690-Vietnam	2.375	2.940
0018-Lussemburgo	482	583
0708-Filippine	234	271
0662-Pakistan	608	691
0204-Marocco	915	1.006
0412-Messico	819	900
0055-Lituania	510	561
0740-Hong Kong	231	254
0701-Malaysia	989	1.082
0216-Libia	3.880	4.229
0017-Belgio	16.049	17.145
0330-Angola	442	472

Fonte: Elaborazioni su dati Istat (milioni di euro)

Primi 30 prodotti esportati nel periodo gen-nov 2019, **49,6%** del totale export italiano (€)

Categorie	EXP2017	EXP2018	EXP2019
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	19.719.017.070	21.205.040.145	27.142.243.420
CL29100-Autoveicoli	22.085.934.912	20.914.940.633	19.149.341.756
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	11.441.744.133	12.266.873.727	12.174.508.333
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	10.698.373.371	11.793.209.409	10.659.095.733
CB15201-Calzature	8.702.618.675	9.107.904.796	9.610.636.254
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	7.952.525.394	8.412.751.229	8.871.866.717
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	6.505.909.362	7.187.023.182	8.798.532.944
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghe	8.346.410.388	8.905.386.951	8.436.834.581
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci	5.856.476.170	6.005.938.642	8.254.138.170
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	6.164.175.808	6.430.172.571	6.133.929.622
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione; condizionatori	6.008.123.907	5.928.283.341	6.059.549.845
CM32121-Oggetti di gioielleria e oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di metalli preziosi	5.825.130.069	5.618.757.659	6.036.840.465
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	5.608.170.823	6.004.825.259	5.882.197.421
CK28140-Altri rubinetti e valvole	5.406.938.078	5.583.986.674	5.791.119.891
CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	4.724.523.689	5.288.409.133	5.637.015.758
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	3.240.368.682	3.241.154.038	5.478.058.309
CG22210-Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche	5.023.680.365	5.252.048.963	5.329.699.455
CK28130-Altre pompe e compressori	5.899.276.604	5.403.106.939	5.307.802.428
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	4.769.993.249	5.241.252.095	5.192.453.322
CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a. (incluse parti e accessori)	4.935.348.736	5.107.480.480	5.120.329.324
CK28293-Macchine automatiche per la dosatura, la confezione e per l'imballaggio (incluse parti e	4.466.929.416	4.826.385.279	4.731.268.854
CH24202-Tubi e condotti saldati e simili	4.261.326.228	4.610.148.067	4.685.636.088
CE20420-Prodotti per toletta: profumi, cosmetici, saponi e simili	4.265.883.426	4.543.531.038	4.681.739.659
CG22290-Altri articoli in materie plastiche	4.168.641.224	4.318.997.405	4.264.554.866
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	4.497.405.751	4.804.322.306	4.240.710.111
CH25993-Oggetti in ferro, in rame e in altri metalli	3.912.431.635	4.313.206.565	4.217.183.230
CK28299-Macchine di impiego generale e altro materiale meccanico n.c.a.	4.012.835.138	4.052.216.029	4.009.073.304
CJ27510-Elettrodomestici	4.125.684.988	4.146.682.816	4.006.975.506
CB13200-Tessuti (esclusi tessuti a maglia e all'uncinetto e rivestimenti tessili per pavimenti)	3.984.341.718	4.055.668.069	3.899.772.927
CA11021-Vini da tavola e vini di qualità prodotti in regioni determinate (v.q.p.r.d.)	3.674.565.364	3.755.107.778	3.846.682.048

Fonte: Istat

2. Export ed import dell'Italia

Primi 30 prodotti importati nel periodo gen-nov 2019, **59,0%** dell'import italiano (€)

Categorie	IMP2017	IMP2018	IMP2019
CL29100-Autoveicoli	30.550.979.469	30.632.709.669	30.321.695.241
BB06100-Petrolio greggio	20.856.506.613	25.266.692.167	23.766.069.854
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	18.721.491.871	20.443.340.429	21.984.785.027
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghe	13.539.893.931	15.282.854.332	14.134.425.773
BB06200-Gas naturale	11.511.083.307	13.793.583.315	12.871.903.794
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	10.343.770.881	10.983.043.004	10.431.796.766
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	9.151.591.411	10.101.078.889	9.588.527.553
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	6.795.546.459	8.383.380.427	7.376.636.160
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni	7.105.939.966	7.525.044.279	7.370.469.175
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	7.103.106.839	7.150.948.800	6.851.451.219
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	4.515.843.807	4.800.083.496	6.055.819.448
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	5.037.774.915	5.566.930.671	5.968.533.582
CI26200-Computer e unità periferiche	5.825.670.302	5.673.493.718	5.556.157.386
CB15201-Calzature	4.859.027.931	5.270.065.180	5.416.840.858
CF21100-Prodotti farmaceutici di base	3.758.171.476	4.040.226.438	5.008.987.044
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	4.353.164.690	5.067.768.298	4.993.651.365
CA10110-Carne non di volatili e prodotti vari della macellazione (pellami, strutto, frattaglie ecc.)	4.848.089.596	4.698.314.152	4.682.710.708
CH24440-Rame e semilavorati	4.595.370.733	4.996.553.545	4.670.898.205
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci	4.603.262.392	3.475.876.301	4.234.521.507
CA10200-Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati mediante surgelamento, salatura ecc.	4.117.097.834	4.272.377.766	4.100.841.562
CH24420-Alluminio e semilavorati	3.860.171.354	4.264.169.690	3.917.627.174
CC17120-Carta e cartone	3.634.405.215	4.054.692.071	3.842.849.687
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	3.261.223.293	3.744.530.683	3.780.647.794
CI26512-Contatori di elettricità, gas, acqua e altri liquidi, bilance analitiche di precisione,	3.291.152.828	3.481.024.911	3.599.924.022
CB14140-Camicie, T-shirt, corsetteria e altra biancheria intima	3.195.010.718	3.435.902.427	3.533.608.051
CJ27510-Elettrodomestici	3.126.686.998	3.233.619.326	3.449.783.353
CE20594-Prodotti chimici vari per uso industriale (inclusi i preparati antidetonanti e antigelo)	2.858.138.315	3.126.962.104	3.101.188.964
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	2.556.042.121	2.890.333.312	3.037.830.015
CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	2.466.044.386	2.637.832.667	2.991.866.209
CM32501-Mobili per uso medico, apparecchi medicali, materiale medico-chirurgico e veterinario,	2.779.320.512	2.846.281.376	2.971.881.411

Fonte: Istat

1. I dati macroeconomici
2. L'export e l'import
3. **Il traffico aereo cargo**
4. Il traffico attraverso le Alpi
5. Tendenze dello shipping internazionale
6. L'immobiliare per la logistica

3. Il traffico aereo cargo

Nell'ultima *release* del 2019, IATA ha stimato **una flessione del cargo aereo** (FTK) a livello mondiale del 3,3%; è la prima volta dal 2012 che il settore registra una flessione, conseguenza diretta dell'attuale debolezza del commercio internazionale.

Considerando le singole grandi aree geografiche, l'unica in crescita è l'Africa, le altre mostrano tutte segni meno, in particolare Asia-Pacifico e il Medio Oriente.

A **livello europeo** l'*Airports Council International* (ACI) ha registrato, nel **2019**, **una diminuzione del traffico merci** dell'**1,9**%, come risultato di una flessione del **3,2%** di quelli dell'UE28 e di una crescita dell'**1,9%** di quelli dell'Europa extra-UE28.

Anche nel caso del cargo aereo si vive una fase di grande incertezza legata alla questione del coronavirus. Secondo alcuni osservatori il 2020 potrebbe essere uno degli anni peggiori, dopo la grande crisi del 2009.

In effetti, in Cina, molte attività manifatturiere sono state sospese, o comunque lavorano a ritmi ridotti, riducendo così la domanda di trasporto. Ne sono un esempio quelle legate alla filiera dell'automotive (Toyota, General Motors, Volkswagen, ecc.) e dell'elettronica (Foxconn Technology che lavora per Apple).

Si osserva però, che se la forza del virus dovesse rallentare, allora le cose potrebbero andare diversamente e la ripresa della domanda potrebbe essere significativa, sia per un naturale rilancio del mercato, sia per l'esigenza di ricostituire le scorte.

Variazione % 2019 del traffico merci per area geografica.

	Peso % sul traffico mondiale	FTK	FLF
Africa	1,8%	7,4%	-2,0%
Asia-Pacifico	34,5%	-5,7%	-3,8%
Europa	23,7%	-1,8%	-2,8%
America Latina	2,8%	-0,4%	-1,8%
Medio Oriente	13,0%	-4,8%	-2,7%
America del Nord	24,2%	-1,5%	-1,2%
Totale	**100,0%**	**-3,3%**	**-2,6%**

FTK= Freight Tonne Kilometers

FLF= Freight Load Factor *Fonte: IATA*

Aeroporto	Sigla	Tonn.	Var % 18/19
Francoforte	FRA	2.004.756	-3,9%
Parigi	CDG	1.902.870	-3,7%
Londra	LHR	1.587.382	-5,8%
Amsterdam	AMS	1.570.261	-8,2%
Liegi	LGG	902.047	3,5%
Lussemburgo	LUX	853.354	-4,6%
Istanbul	ISL	815.643	-34,1%
Colonia	CGN	799.219	-5,4%
Istanbul	IST	600.554	-51,5%
Madrid	MAD	558.568	7,7%
Milano	MXP	558.482	-2,5%
Bruxelles	BRU	489.106	-8,1%
East Midlands	EMA	337.219	0,0%
Zurigo	ZRH	334.648	-7,7%
Monaco	MUC	331.614	-5,7%
Tel-Aviv	TLV	301.427	-0,3%

Fonte: ACI – Airports Council International

3. Il traffico aereo cargo

Il 2019 è stato un **anno difficile** anche per il cargo aereo italiano, che ha evidenziato nel corso dell'anno **una flessione del 3,2%**.

La tendenza si era già evidenziata nel 2018, che si chiuse con una flessione dello 0,5%, soprattutto a causa dell'andamento del secondo semestre.

Le flessioni maggiori di traffico sono state registrate negli aeroporti di Bologna (-7,3%), Venezia (-6,0%) e Roma FCO (-5,5%).

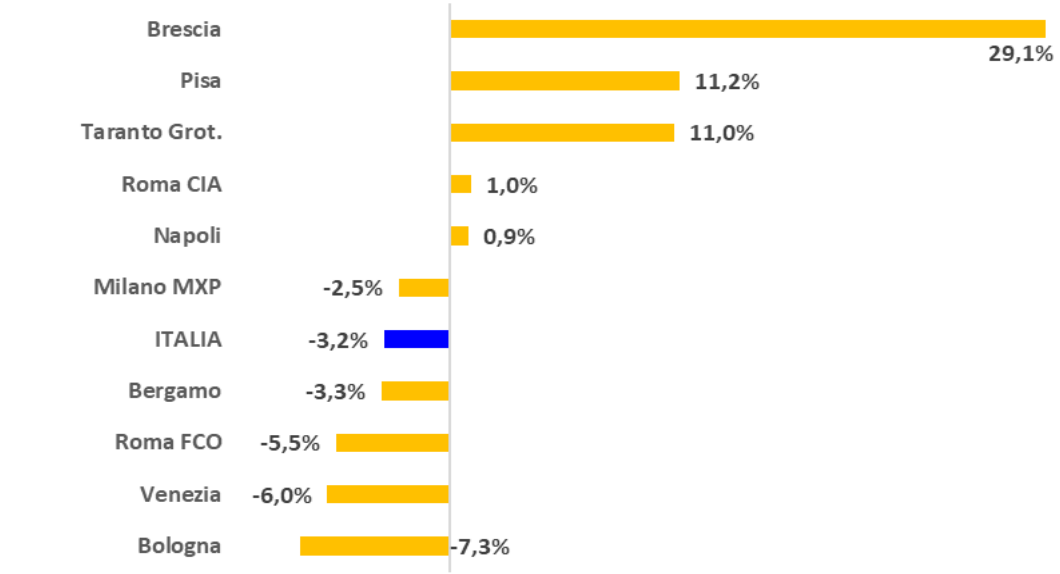
Milano MXP, il maggiore aeroporto cargo italiano, è sceso del 2,5%. L'altro aeroporto di Milano, quello di Linate, non è in classifica a causa del lungo periodo di chiusura per ristrutturazioni e adeguamenti vari (dal 27 luglio al 25 ottobre 2019).

Tra gli aeroporti che realizzano buone *performance*, da citare Brescia (+29,1%), Pisa (+11,2%) e Taranto (+11,0%).

Nel complesso, **i primi 5 aeroporti** per volumi movimentati (Milano MXP, Roma FCO, Bergamo, Venezia e Bologna) hanno registrato una riduzione di traffico intorno alle 37mila tonnellate (**-3,7%**), rispetto al 2018.

Forte anche la perdita di traffico degli aeroporti minori, ridottasi del 17,2%.

N.	Aeroporto	2018			2019				
		Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Var % '18/'19	Peso %
1	Milano MXP	558.218	14.557	572.775	544.978	13.504	558.482	-2,5%	50,6%
2	Roma FCO	199.637	6.242	205.879	186.492	8.035	194.527	-5,5%	17,6%
3	Bergamo	123.032	0	123.032	118.964	0	118.964	-3,3%	10,8%
4	Venezia	67.941	88	68.029	63.914	57	63.970	-6,0%	5,8%
5	Bologna	52.616	65	52.681	48.810	23	48.833	-7,3%	4,4%
6	Brescia	7.554	16.214	23.768	8.755	21.940	30.695	29,1%	2,8%
7	Roma CIA	18.246	13	18.259	18.408	40	18.448	1,0%	1,7%
8	Pisa	9.769	1.923	11.691	12.945	60	13.005	11,2%	1,2%
9	Napoli	11.573	72	11.644	10.450	1.301	11.750	0,9%	1,1%
10	Taranto Grottaglie	6.838	0	6.838	7.588	0	7.588	11,0%	0,7%
	Altri aeroporti	35.700	9.457	45.157	25.453	11.950	37.403	-17,2%	3,4%
	TOTALI	**1.091.123**	**48.630**	**1.139.753**	**1.046.756**	**56.908**	**1.103.664**	**-3,2%**	**100,0%**



Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti

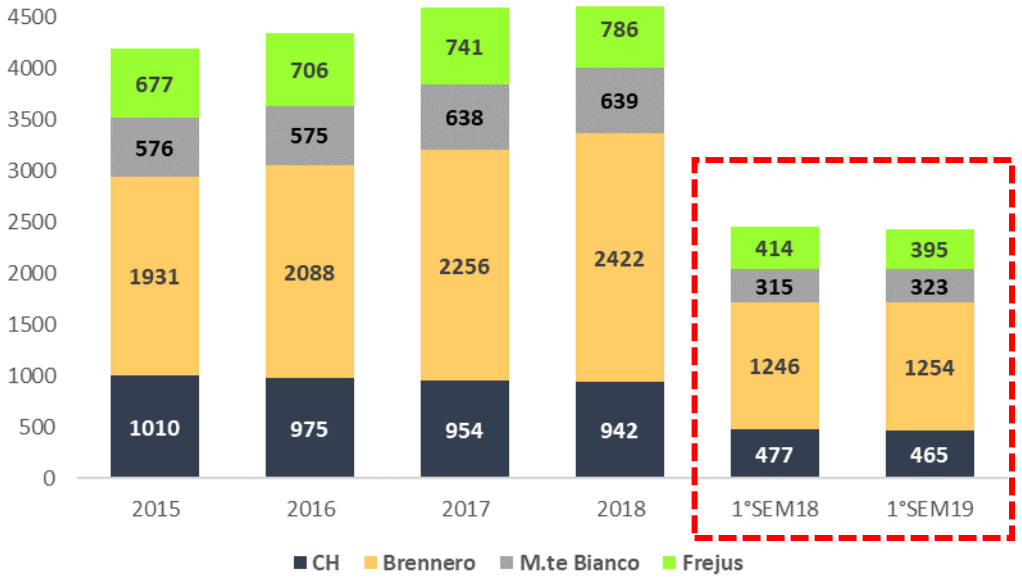
1. I dati macroeconomici
2. L'export e l'import
3. Il traffico aereo cargo
4. **Il traffico attraverso le Alpi**
5. Tendenze dello shipping internazionale
6. L'immobiliare per la logistica

4. Il traffico alpino e autostradale

Il **traffico ai principali valichi alpini** (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus) nel I° semestre del 2019 (ultimo dato disponibile) è stato di 2,437 milioni di veicoli pesanti, sostanzialmente stabile (-0,6%) rispetto allo stesso periodo del 2018.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario, dai valichi alpini della Svizzera sono transitate merci per 14 Mio.t, con una flessione del 3,7% rispetto al I° semestre 2018.

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



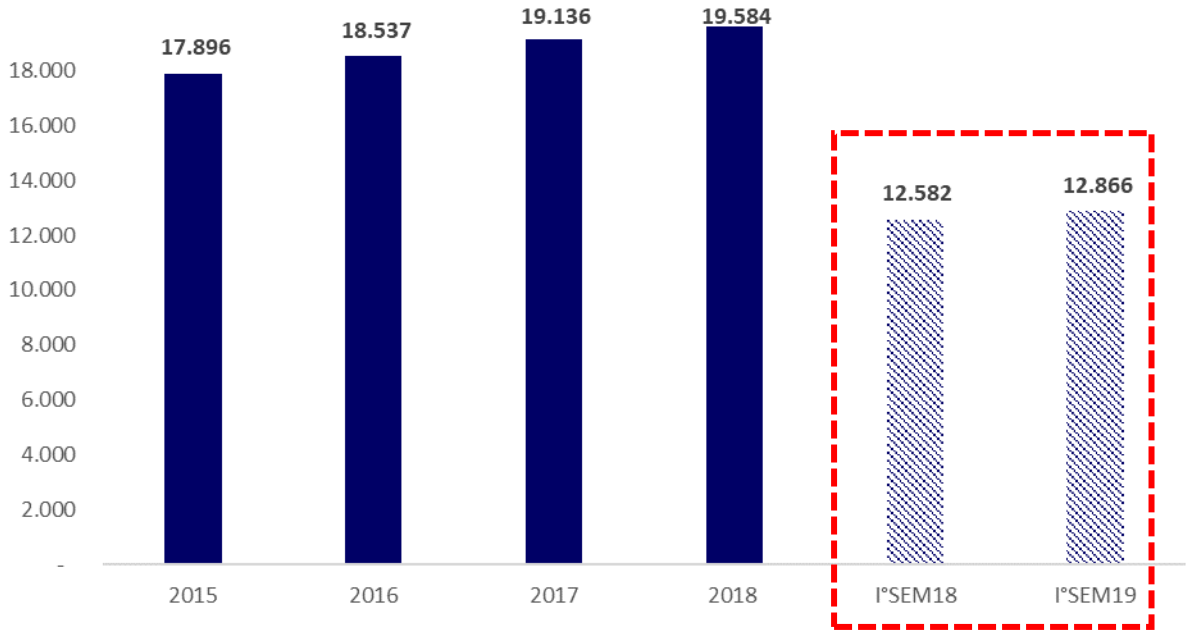
Fonte: Svizzera-Ufficio federale dei trasporti, nostre stime sui bilanci delle società di gestione dei trafori

4. Il traffico alpino e autostradale

Il **traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana** (in milioni di veicoli-km) ha registrato, nei primi 6 mesi del 2019, una crescita del 2,3%.

Anche quest'anno è probabile vengano superati i 19 milioni di veicoli-km in transito sulle autostrade italiane, a conferma di una certa vivacità dell'economia nazionale, nonostante i segnali di difficoltà descritti in precedenza.

Traffico autostradale veicoli pesanti (milioni veicoli-km)



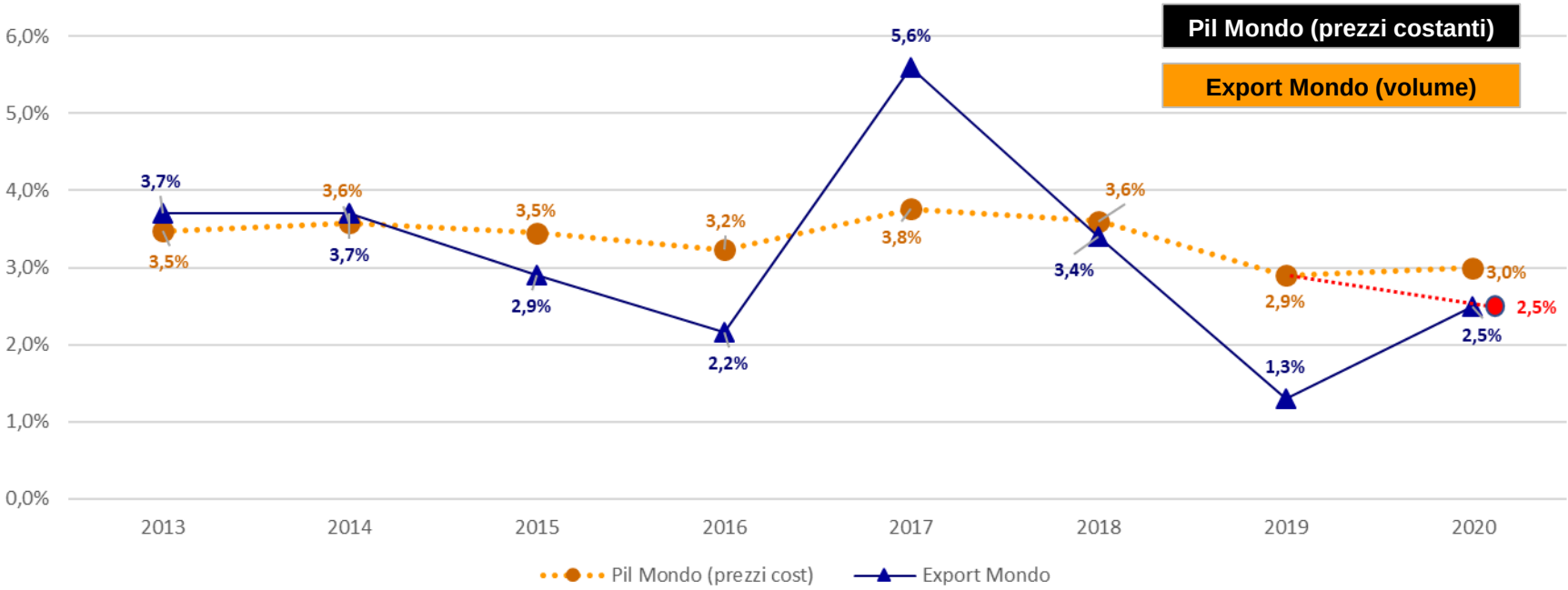
Fonte: AISCAT

1. I dati macroeconomici
2. L'export e l'import
3. Il traffico aereo cargo
4. Il traffico attraverso le Alpi
5. **Tendenze dello shipping internazionale**
6. L'immobiliare per la logistica

5. Tendenze dello shipping internazionale

Il FMI, nell'ultimo *World Economic Outlook* (gennaio 2020), ha rivisto la stima del Pil mondo per il 2019 portandola al +2,9%, dopo il +3,3% di inizio anno. I motivi sono noti e già descritti: l'impatto sullo sviluppo delle guerre commerciali e le conseguenti incertezze, la Brexit, le tensioni politiche crescenti in Medio Oriente, cui oggi si aggiunge la questione del coronavirus.

Soprattutto per quest'ultimo motivo, rispetto alle precedenti proiezioni di ottobre 2019, le stime sono state ridimensionate, oscillando ora in una forcella tra il +3,0% e il 2,5%. Naturalmente anche in questo caso a situazione invariata dal punto di vista della diffusione del contagio: una sua estensione comporterebbe ulteriori e più stringenti limitazioni alle attività economiche, con minore crescita.



Fonte: elaborazioni su dati FMI

5. Tendenze dello shipping internazionale

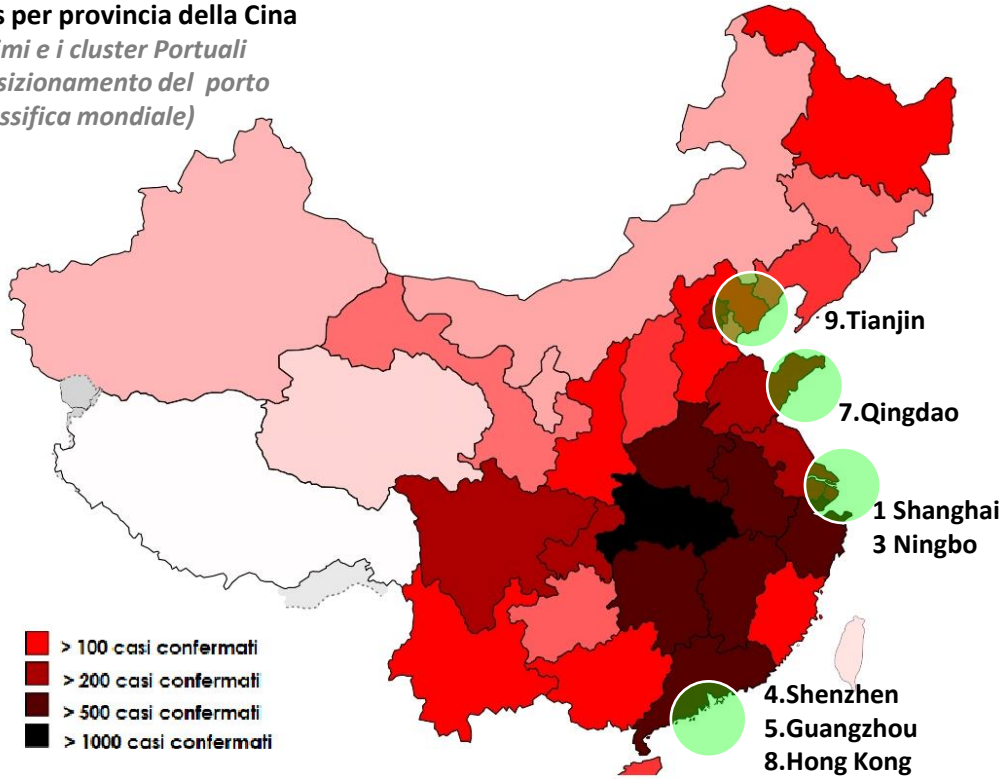
Secondo la newsletter settimanale di Alphaliner (n. 8/2020), la crisi del coronavirus ha portato non solo alla cancellazione di servizi marittimi dalla Cina, ma anche all'aumento delle portacontainer inattive per una capacità totale di 2,04 Mio.Teu (8,7% della capacità totale di 23,577 Mio.Teu), sorpassando il naviglio inattivo per 1,52 Mio.Teu durante la crisi del 2009 e quello per 1,59 Mio.Teu della crisi Hanjin del 2016.

Dal lato del traffico, sempre secondo Alphaliner, il coronavirus potrebbe ridurre i volumi di container nei porti cinesi di oltre 6 Mio.teu nel I°T2020, con una flessione del traffico globale dello 0,7%. Ricordiamo che le aree interessate rappresentano l'80% del Pil cinese e il 90% dell'export.

Inoltre è stato stimato che dal 30% al 60% della capacità lungo le rotte Asia-Europa, Transpacifiche e interregionali è stata cancellata. In Cina, al momento attuale, è forte la spinta alla riapertura delle fabbriche, che sta già avvenendo nonostante i rischi connessi. Se il processo dovesse continuare anche i valori dell'offerta di stiva dovrebbero tornare alla normalità, entro qualche settimana.

Diffusione del coronavirus per provincia della Cina

In verde i centri marittimi e i cluster Portuali (i numeri mostrano il posizionamento del porto container nella classifica mondiale)

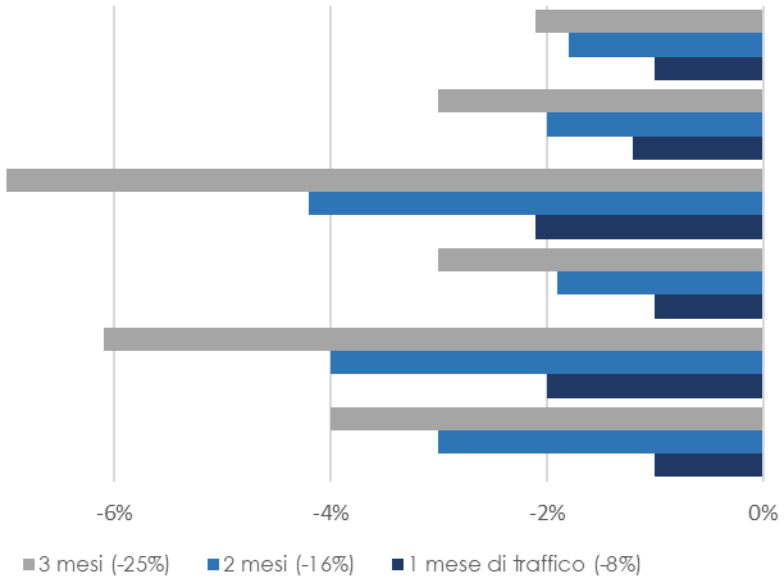


Fonte: SRM

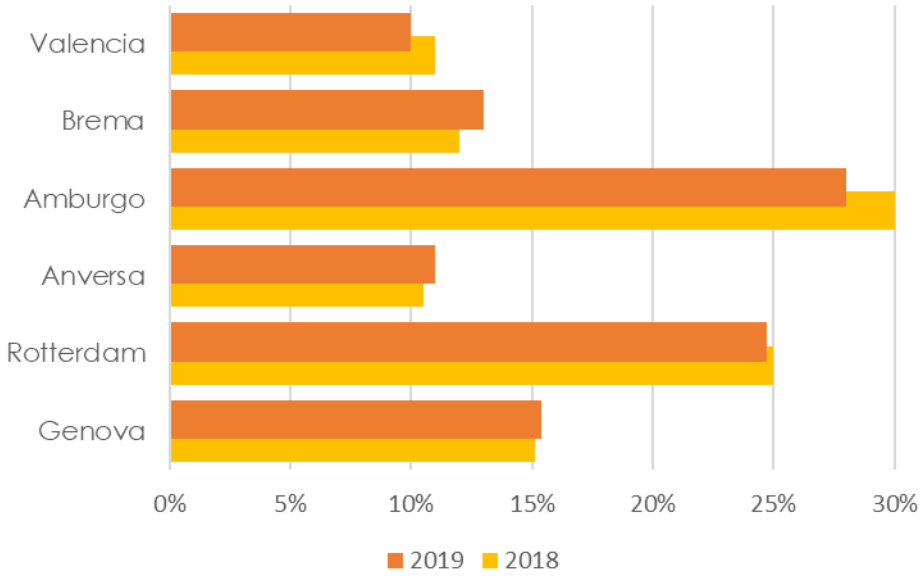
5. Tendenze dello shipping internazionale

Il coronavirus potrebbe avere anche un impatto negativo sui traffici container Euro-cinesi nel 2020, però con una forte variabilità degli effetti sui diversi porti.

Impatto del calo (-8%, -16% o -25%) del traffico annuale in TEU dalla Cina sulla crescita complessiva nel 2020



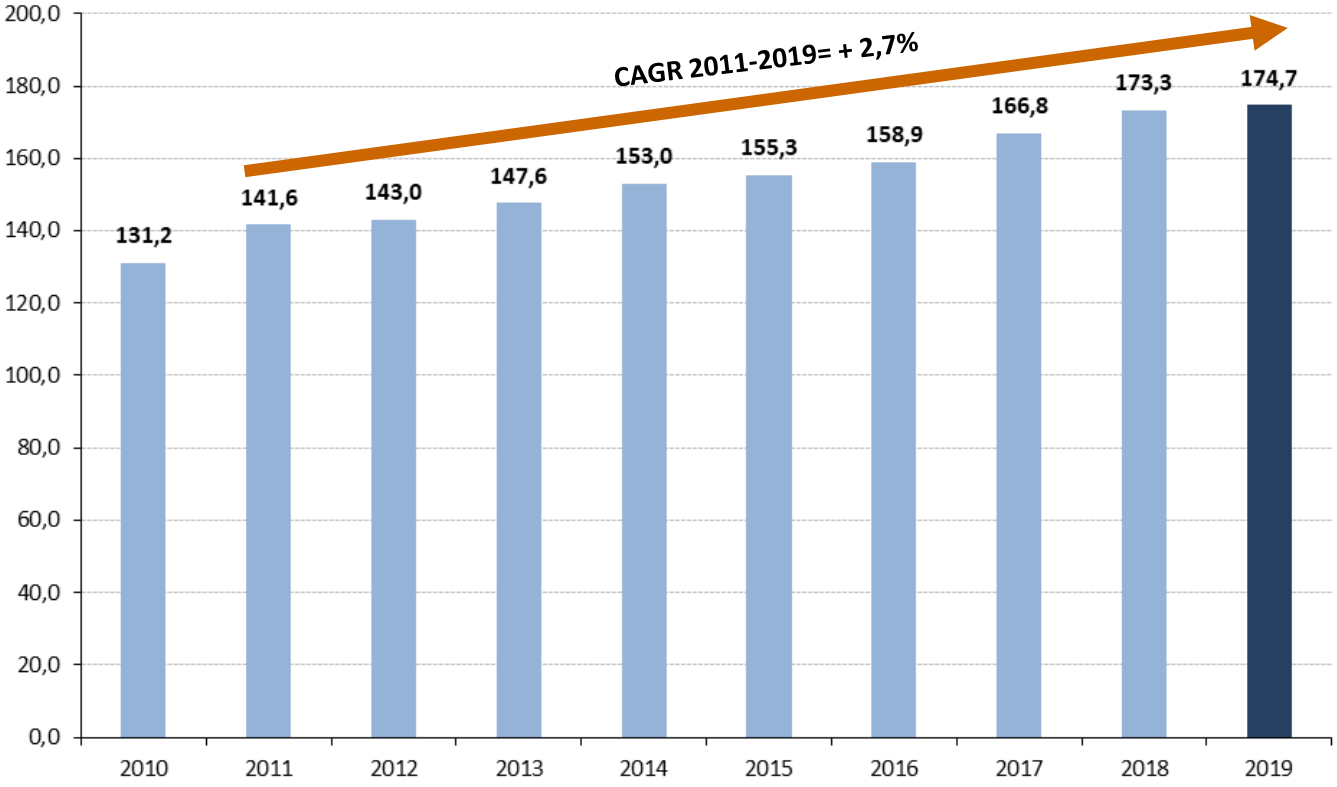
Esposizione dei porti alla Cina
(% del traffico con la Cina su totale)



Fonte: SRM su PortEconomics 2020

5. Tendenze dello shipping internazionale

Sulla base delle ultime stime, il **traffico mondiale di container** nel 2019 dovrebbe collocarsi intorno ai **174,7 milioni di Teu** con un aumento intorno allo **0,8%** rispetto al 2018 e un incremento medio annuo (CAGR) dal 2011 del **2,7%**.



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

5. Tendenze dello shipping internazionale

Il **traffico container** (al netto delle attività di trasbordo e feeder), nel 2019, è stimato in **168,9 milioni di Teu**, con una crescita dello **0,8%**, rispetto al 2018, che rispecchia la già citata debolezza degli scambi a livello internazionale.

I dati più interessanti che emergono dall'osservazione delle tabelle sono, da una parte, la crescita dell'import nei paesi del Far East, europei e dell'Africa Sub-Sahariana. Dal lato dell'export netta crescita dell'Europa e dell'Africa Sub-Sahariana mentre flettono i flussi dall'Australasia, dal Medio Oriente e dall'America Latina.

Export/Import	2017	2018	2019	Var 19/18
Inter continentale	107.467	110.782	111.242	0,4%
Infra regionale	54.399	56.816	57.731	1,6%
Totale	**161.866**	**167.598**	**168.973**	**0,8%**

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2017	2018	2019	Var 19/18
Far East	50.628	52.399	52.111	-0,5%
Europa	20.929	21.358	22.016	3,1%
Nord America	15.527	15.568	15.742	1,1%
Australasia	2.440	2.423	2.356	-2,8%
Medio Oriente/SCI	8.353	8.936	8.870	-0,7%
Africa Sub Sahara	2.686	2.883	2.960	2,7%
America Latina	6.903	7.215	7.187	-0,4%
Totale export	**107.466**	**110.782**	**111.242**	**0,4%**

Import verso	2017	2018	2019	Var 19/18
Far East	23.302	22.883	23.162	1,2%
Europa	24.268	25.126	25.560	1,7%
Nord America	26.637	28.356	28.172	-0,6%
Australasia	3.888	4.128	3.904	-5,4%
Medio Oriente/SCI	14.030	14.179	14.133	-0,3%
Africa Sub Sahara	6.657	7.095	7.270	2,5%
America Latina	8.684	9.015	9.041	0,3%
Totale import	**107.466**	**110.782**	**111.242**	**0,4%**

Trade infraregioni	2017	2018	2019	Var 19/18
Far East	40.805	42.403	42.670	0,6%
Europa	7.257	7.732	8.223	6,4%
Nord America	292	319	324	1,6%
Australasia	508	490	445	-9,2%
Medio Oriente/SCI	3.558	3.783	3.947	4,3%
Africa Sub Sahara	244	266	280	5,3%
America Latina	1.735	1.823	1.842	1,0%
Totale trade	**54.399**	**56.816**	**57.731**	**1,6%**

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

5. Tendenze dello shipping internazionale

Se a livello globale, nel corso dell'anno 2019, il volume di traffico ha registrato un aumento dello 0,8%, è interessante notare come il trend sia stato discendente, con una flessione nell'ultimo quadrimestre dello **0,1%**.

In particolare, è diminuito il flusso in import di container verso gli Stati Uniti (-6,6%) e l'Australasia (-5,5%), il cui peso assoluto sui flussi internazionali è però modesto.

Scambi % tra grandi aree geografiche, 4°T 2019

Regione di importazione \ *Regione di esportazione*	Fa East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Far East	1,0%	2,6%	0,1%	-2,7%	0,5%	10,5%	6,0%	**1,3%**
Europa	-0,8%	3,6%	4,9%	-5,9%	-0,8%	-3,8%	-6,9%	**0,3%**
Nord Am.	-9,0%	-1,8%	-12,5%	-11,9%	4,4%	-10,8%	-0,9%	**-6,6%**
Austral.	-5,4%	-7,6%	-4,1%	-4,9%	-1,3%	-33,7%	2,3%	**-5,5%**
M.O./SCI	3,3%	2,5%	13,3%	25,5%	1,6%	-7,4%	7,6%	**3,6%**
Africa Sub Sah.	4,3%	2,3%	20,2%	-5,5%	5,9%	3,6%	2,8%	**4,6%**
America Lat.	10,0%	-3,1%	-7,1%	2,9%	-0,7%	-5,5%	1,2%	**1,1%**
	0,2%	**4,1%**	**0,0%**	**-6,0%**	**-1,6%**	**2,0%**	**-2,9%**	**-0,1%**

Fonte: DynaLiners

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2019 sono entrati/usciti dall'Europa **51,1 milioni di Teu (+9,5% sul 2018)**, cui si aggiungono 2 milioni di Teu di traffico infra-europeo, per un totale di **59,3 milioni di Teu**.

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

Da Europa	2015	2016	2017	2018	2019	Var 19/18
Far East	7.102	7.462	7.892	7.649	8.129	6,3%
Nord America	4.181	4.326	4.684	4.978	5.101	2,5%
Australasia	558	603	672	757	723	-4,5%
Medio Oriente	3.633	3.827	3.880	3.965	4.037	1,8%
Africa Sub Sahara	1.922	1.895	2.001	2.101	2.155	2,6%
America Latina	1.582	1.615	1.800	1.908	1.871	-1,9%
Totale	**18.978**	**19.728**	**20.929**	**21.358**	**22.016**	**3,1%**

Verso Europa	2015	2016	2017	2018	2019	Var 19/18
Far East	14.749	15.190	15.865	16.186	16.603	2,6%
Nord America	2.585	2.592	2.735	2.902	3.009	3,7%
Australasia	185	187	183	204	197	-3,4%
Medio Oriente	2.401	2.607	2.742	2.883	2.883	0,0%
Africa Sub Sahara	791	774	831	863	845	-2,1%
America Latina	1.754	1.841	1.912	2.088	2.023	-3,1%
Totale	**22.465**	**23.191**	**24.268**	**25.126**	**25.560**	**1,7%**

Verso/da EU	2015	2016	2017	2018	2019	Var 19/18
Da Europa	18.978	19.728	20.929	21.358	22.016	3,1%
Verso Europa	22.465	23.191	24.268	25.126	25.560	1,7%
Totale parziale	*41.443*	*42.919*	*45.197*	*46.484*	*47.576*	2,3%
Intra Europa	6.682	7.035	7.257	7.732	8.223	6,4%
Totale	**48.125**	**49.954**	**52.454**	**54.216**	**55.799**	**2,9%**

Fonte: DynaLiners (Teu x 1.000)

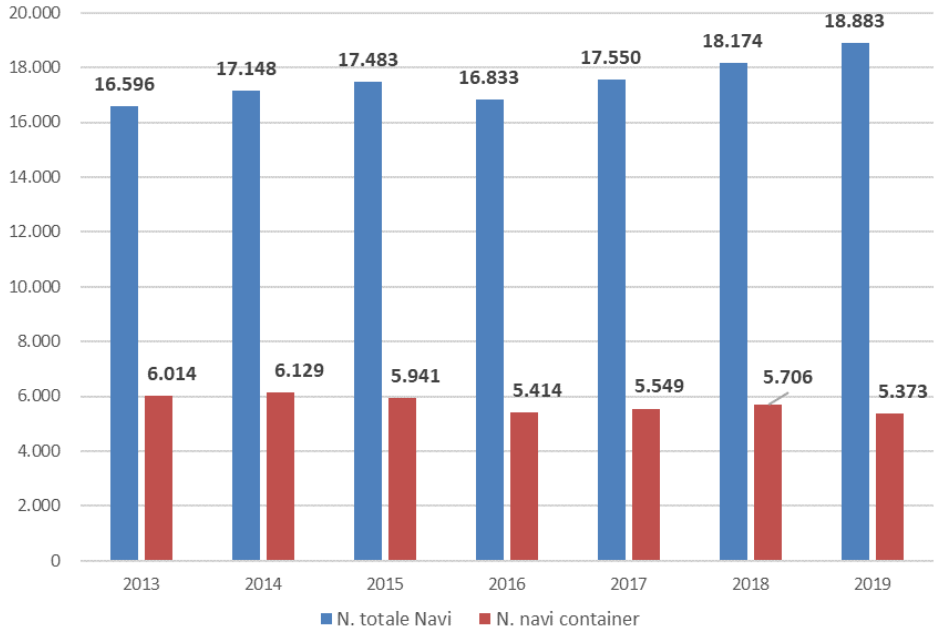
5. Tendenze dello shipping internazionale

Nei 2019, il numero totale di navi passate da Suez è aumentato del 3,9% rispetto al 2018. In diminuzione invece, **-5,8%**, il numero delle portacontainer. La diminuzione del numero è legata alla crescita dimensionale delle navi il cui peso medio è passato da 86mila a 94mila tonnellate.

Sulla base dei primi dati forniti dalla Suez Canal Authority, nel mese di gennaio 2020 sono passate da Suez 1.645 navi, di cui 437 portacontainer, contro rispettivamente le 1.516 e 458 dello stesso mese del 2019.

Anche in questo caso alla diminuzione del numero si contrappone la crescita dimensionale del naviglio, passato da 115mila tonnellate a 122mila circa.

Anni	N. totale Navi	N. navi container	Var. % Navi	Var. % Navi container	Peso (Mio.t)	Peso x nave (x'000 t)
2010	17.993	6.852				
2011	17.799	7.178	-1,1%	4,8%	397	55
2012	17.224	6.332	-3,2%	-11,8%	398	63
2013	16.596	6.014	-3,6%	-5,0%	406	68
2014	17.148	6.129	3,3%	1,9%	435	71
2015	17.483	5.941	2,0%	-3,1%	429	72
2016	16.833	5.414	-3,7%	-8,9%	440	81
2017	17.550	5.549	4,3%	2,5%	471	85
2018	18.174	5.706	3,6%	2,8%	491	86
2019	18.883	5.373	3,9%	-5,8%	507	94



Fonte: Suez Canal Authority

5. Tendenze dello shipping internazionale

I principali **porti italiani** nel 2019 hanno movimentato **10,63 milioni di Teu**, con un aumento dell'**1,8%** rispetto al 2018.

Ottimi i risultati di alcuni porti come Napoli (+20,8%), Livorno (+19,4%) e Trieste (+8,8%), sostanzialmente stabile il porto di Genova con un aumento dello 0,2%. Buoni anche i risultati di alcuni porti minori come Ancona (+10,8%) e Civitavecchia (+3,8%).

In ripresa, dopo la flessione dello scorso anno, il traffico nel porto di Gioia Tauro, cresciuto dell'8,4%, mentre continua la crisi di quello di Cagliari (-55,1%), dopo l'uscita di Contship e l'abbandono della toccata da parte di Hapag Lloyd.

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

Attraverso questi parametri viene calcolato un indice, il PLSCI, che vede al primo posto, come livello di connessione, il porto di Shanghai (134,31 punti), seguito da Singapore (124,63) e Ningbo (114,35). Il primo in Europa è il porto di Anversa (93,73), a livello italiano quello di Genova (52,71).

Porto	2016	2017	2018	2019	Var. %	PLSCI
Genova	2.297,9	2.622,2	2.609,1	2.615,4	0,2%	52,71 (32°)
Gioia Tauro	2.797,1	2.448,6	2.328,2	2.522,9	8,4%	49,98 (40°)
La Spezia	1.272,4	1.473,6	1.485,6	1.482,7	-0,2%	41,21 (69°)
Livorno	800,5	734,1	748,0	778,7	4,1%	27,01 (136°)
Trieste	486,5	616,2	725,4	789,6	8,8%	35,54 (84°)
Napoli	483,5	509,9	563,1	680,0	20,8%	25,69 (146°)
Venezia	605,9	611,4	632,3	593,1	-6,2%	19,66 (189°)
Salerno	388,6	454,7	452,1	415,0	-8,2%	16,47 (216°)
Ravenna	234,5	223,4	216,3	218,1	0,8%	9,77 (325°)
Ancona	185,8	168,4	159,1	176,2	10,8%	9,58 (333°)
Civitavecchia	74,2	94,4	108,4	112,5	3,8%	21,64 (178°)
Cagliari	723,0	463,9	288,8	129,8	-55,1%	11,04 (250°)
Bari	71,6	68,7	68,3	60,0	-12,1%	3,41 (637°)
Savona	54,6	44,1	65,3	54,6	-16,3%	4,50 (554°)
Totale	**10.476,1**	**10.533,4**	**10.450,0**	**10.628,5**	**1,7%**	

N.B.: tra parentesi posizione nel ranking mondiale.

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

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2019**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, complessivamente, **30,7 Mio.Teu con un aumento dell'11,5% rispetto al 2018**. In decisa crescita (+28,1%) il porto del Pireo, diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo, seguito dagli spagnoli Valencia e Algeciras. Ottime anche le performance di Tangeri (+38,2%), che dal 2019 può contare sul nuovo terminal di Tanger Med2 gestito da AP Terminal del gruppo Maersk.

Nello stesso periodo, i porti del ***North Range*** hanno aumentato i loro traffici del **+2,5%, con 45,3 Mio.Teu movimentati**. Buone le performance di Anversa (+6,8%) e Amburgo (6,2%), mentre Brema e Le Havre vedono diminuire la loro movimentazione, rispettivamente dell'8,6% e del 4,1%.

Mediterraneo	2016	2017	2018	2019	Var. %	PLSCI
Pireo (GR)	3.471,0	3.691,8	4.409,2	5.650,0	28,1%	63,02 (21°)
Valencia (ES)	4.732,1	4.832,2	5.182,7	5.439,8	5,0%	61,68 (23°)
Algeciras (ES)	4.761,4	4.380,8	4.773,2	5.119,5	7,3%	60,50 (27°)
Tanger Med (MA)	2.896,8	3.312,4	3.472,5	4.800,0	38,2%	53,62 (31°)
Barcellona (ES)	2.237,0	2.972,8	3.423,1	3.324,7	-2,9%	59,68 (28°)
Suez Canal C.T (EG)	2.954,2	2.547,6	2.528,6	2.610,0	3,2%	56,86 (29°)
Marsiglia (FR)	1.251,7	1.362,2	1.390,0	1.500,0	7,9%	43,54 (59°)
Damietta (EG) *	810,3	1.131,1	1.161,0	1.051,0	-9,5%	34,04 (83°)
Capodistria (SI)	844,8	911,5	988,5	959,4	-2,9%	36,74 (80°)
Fiume (HR)	214,3	250,0	260,4	305,1	17,2%	35,21 (86°)
Totale	**24.173,7**	**25.392,4**	**27.589,1**	**30.759,3**	**11,5%**	

Nord Europa	2016	2017	2018	2019	Var. %	PLSCI
Rotterdam (NL)	12.385,2	13.734,3	14.512,7	14.810,8	2,1%	92,75 (7°)
Anversa (BE)	10.037,3	10.450,9	11.100,4	11.860,0	6,8%	93,73 (6°)
Amburgo (DE)	8.850,0	8.815,5	8.730,0	9.274,2	6,2%	77,46 (13°)
Brema (DE) *	5.489,0	5.513,8	5.483,2	5.010,0	-8,6%	62,18 (22°)
Le Havre (FR)	2.519,0	2.875,3	2.884,0	2.767,0	-4,1%	60,93 (26°)
Zeebrugge (BE) *	1.399,3	1.500,0	1.575,0	1.650,0	4,8%	44,14 (56°)
Totale	**40.679,8**	**42.889,8**	**44.285,3**	**45.372,0**	**2,5%**	

** Nostra stima su dati Autorità portuale.*

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

5. Tendenze dello shipping internazionale

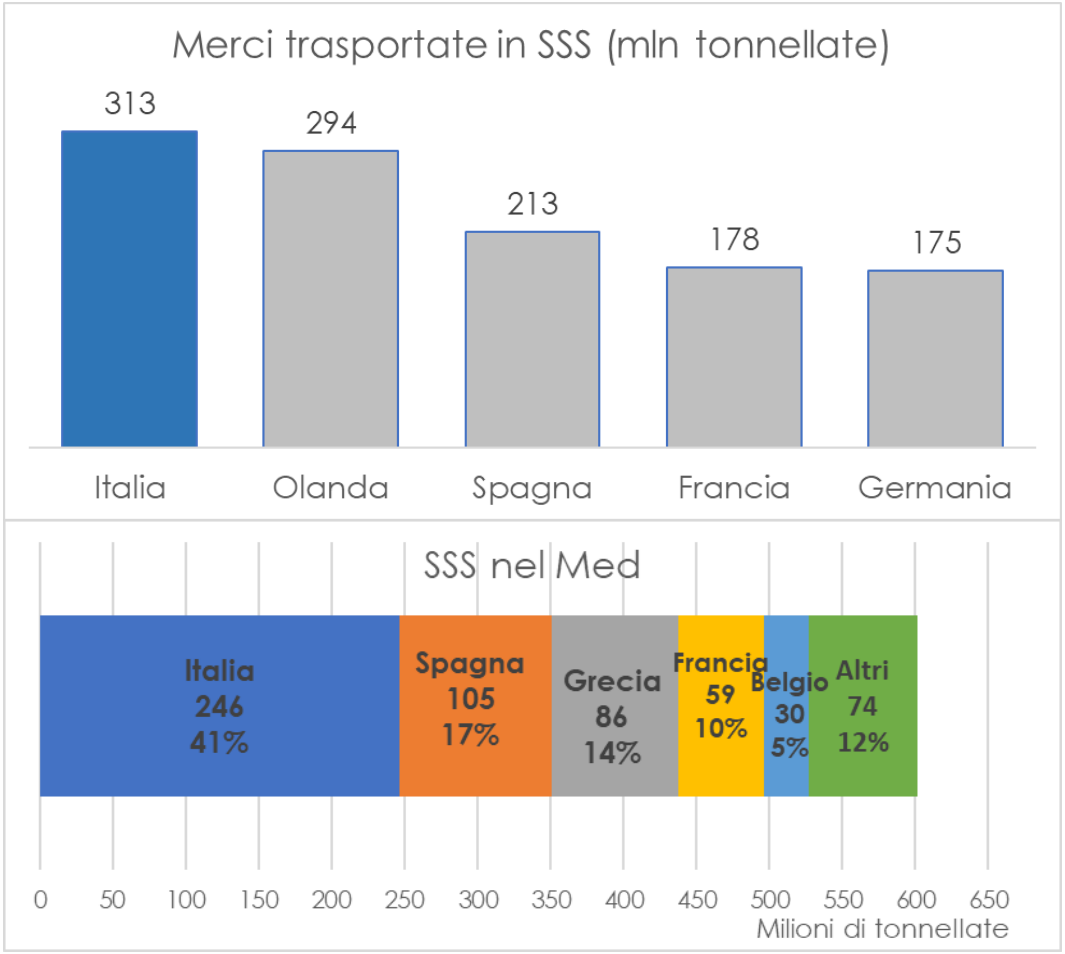
La movimentazione in alcuni dei maggiori porti a livello Mondo è stata nel 2019 di **407 Mio.Teu, con una crescita del 2,5%** rispetto ai 397 Mio.Teu del 2018.

I porti leader si confermano quelli di Shanghai, Singapore, Ningbo e Shenzhen, che da soli hanno movimentato 133 Mio.Teu.

Rank	Porto	Paese	2015	2016	2017	2018	2019	Var %
1	Shanghai	Cina	36.540.000	37.130.000	40.333.000	42.010.000	43.300.000	3,1%
2	Singapore	Singapore	30.922.300	30.903.600	33.666.600	36.599.300	37.195.000	1,6%
3	Ningbo	Cina	20.626.000	21.560.000	24.600.000	26.350.000	27.530.000	4,5%
4	Shenzhen	Cina	24.204.000	23.979.000	25.208.700	25.430.000	25.770.000	1,3%
5	Guangzhou	Cina	17.570.000	18.885.000	20.367.000	21.920.000	22.830.000	4,2%
6	Busan	Sud Corea	19.296.000	19.433.000	20.472.800	21.591.900	21.764.000	0,8%
7	Qingdao	Cina	17.505.000	18.010.000	18.262.000	19.300.000	21.010.000	8,9%
8	Hong Kong	Cina	20.073.000	19.813.000	20.770.000	19.641.000	18.360.000	-6,5%
9	Tianjin	Cina	14.110.000	14.500.000	14.985.000	16.000.000	17.300.000	8,1%
10	Rotterdam	Olanda	12.364.535	12.385.168	13.734.300	14.512.661	14.810.800	2,1%
11	Dubai	EAU	15.584.765	14.766.519	15.366.880	14.954.000	14.111.000	-5,6%
12	Port Kelang	Malaysia	11.886.685	13.183.000	11.978.466	12.315.700	13.580.700	10,3%
13	Anversa	Belgio	9.653.511	10.037.341	10.450.897	11.100.408	11.860.000	6,8%
14	Xiamen	Cina	9.183.000	9.614.000	10.400.000	10.702.300	11.120.000	3,9%
15	Kaohsiung	Taiwan	10.264.000	10.465.000	10.271.020	10.445.730	10.428.600	-0,2%
16	Los Angeles	USA	8.160.457	8.856.782	9.343.192	9.458.748	9.337.632	-1,3%
17	Amburgo	Germania	8.850.000	8.906.817	8.820.000	8.741.013	9.274.215	6,1%
18	Dalian	Cina	9.301.000	9.414.000	9.739.000	9.765.000	8.760.000	-10,3%
19	Laem Chabang	Thailandia	6.821.335	7.227.430	7.784.500	8.074.600	7.980.600	-1,2%
20	Long Beach	USA	7.192.066	6.775.171	7.544.507	8.091.023	7.632.000	-5,7%
21	New York	USA	6.372.000	6.251.953	6.710.817	7.179.800	7.471.131	4,1%
22	Pireo	Grecia	3.327.400	3.471.000	3.691.800	4.409.200	5.650.000	28,1%
23	Yingkou	Cina	5.922.000	6.086.000	6.274.670	6.490.000	5.480.000	-15,6%
24	Valencia	Spagna	4.615.196	4.732.136	4.832.156	5.182.665	5.439.827	5,0%
25	Algeciras	Spagna	4.511.322	4.761.428	4.389.836	4.773.158	5.119.456	7,3%
26	Nhava Sheva	India	4.492.000	4.600.000	4.833.397	5.133.000	5.100.000	-0,6%
27	Tangeri Med	Marocco	2.964.324	2.896.800	3.312.409	3.472.500	4.800.000	38,2%
28	Lianyungang	Cina	5.009.000	4.680.000	4.731.000	4.745.000	4.780.000	0,7%
29	Savannah	USA	3.737.427	3.609.521	3.851.743	4.352.000	4.599.177	5,7%
30	Colon	Panama	-	3.268.200	3.891.200	4.324.500	4.379.500	1,3%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

5. Tendenze dello shipping internazionale



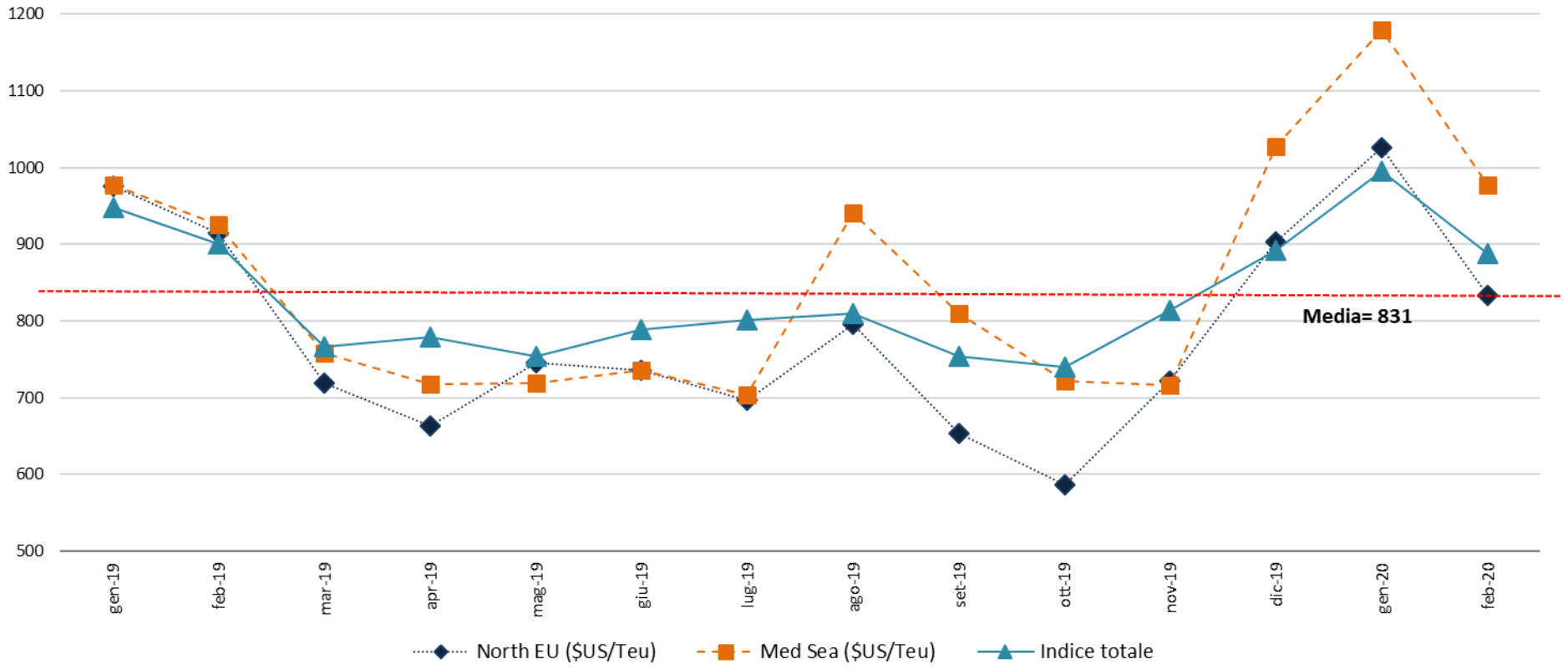
- **L'Italia è leader nell'UE 27** per merci movimentate in **Short Sea Shipping (SSS)** con **313 Mio.t**
- Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la **quota maggiore di SSS** di armatori europei con 601 Mio.t
- Nel **Mediterraneo**, **l'Italia** è **leader** tra i Paesi dell'UE 27 (quota di mercato: 41%).

Fonte: SRM su dati Eurostat

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, nel periodo gennaio 2019 – 21 febbraio 2020, dei noli (US$/Teu) dalla Cina verso i porti del North Range e il Mediterraneo, oltre al valore medio complessivo.

L'incremento dei noli di fine 2019, che aveva in parte sorpreso gli operatori, è stato rapidamente riassorbito per l'eccesso di offerta di stiva rispetto alla domanda (es. MSC ha messo in linea 6 nuove navi da 23.756 Teu: Gulsun, Samar, Leni, Mia, Febe e Ambra), un fenomeno che si è accentuato in questi primi mesi del 2020 con l'aggravarsi dell'emergenza coronavirus.



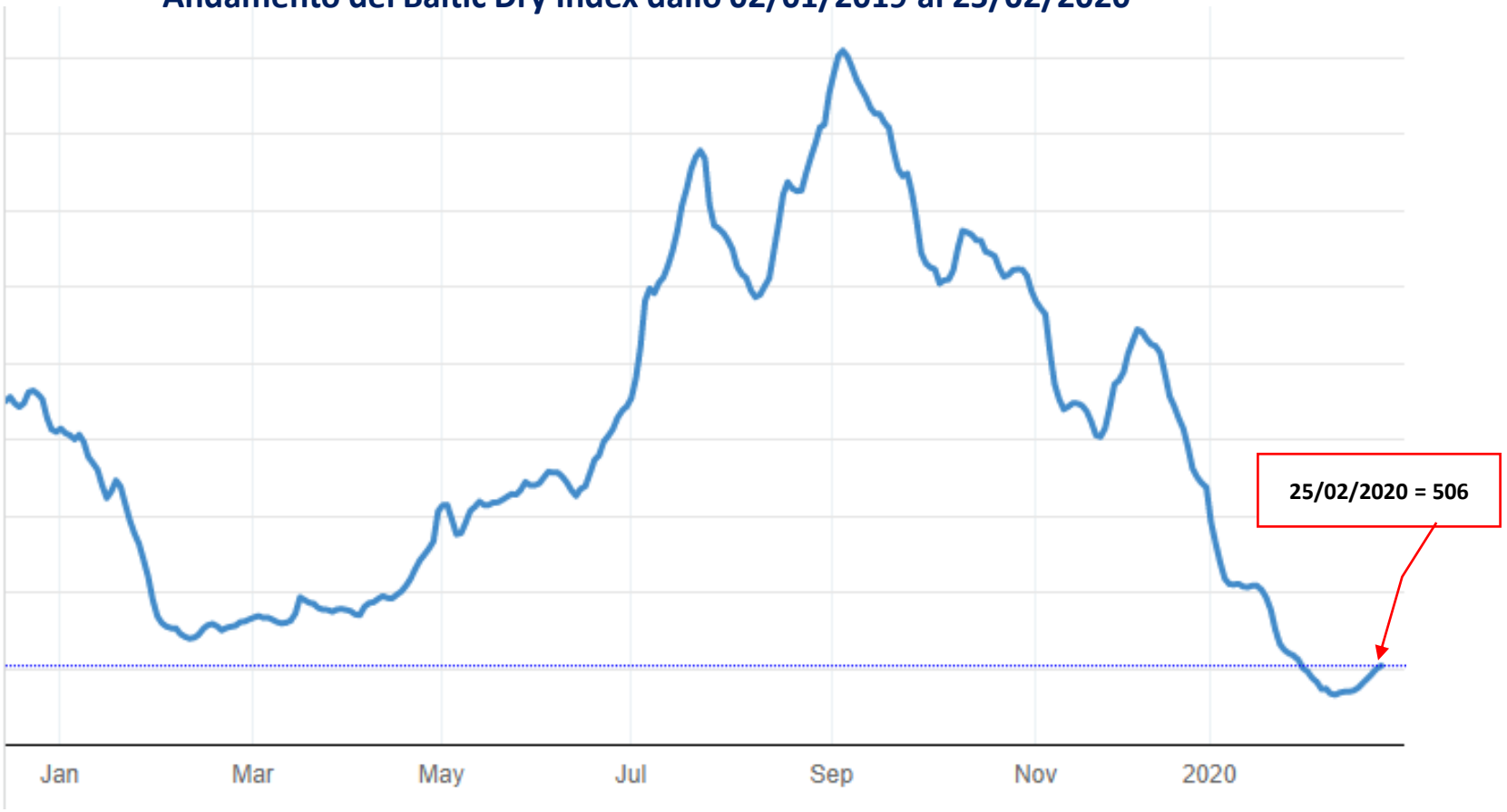
SCFI: dati pubblicati da Shanghai Shipping Exchange relativi ai noli medi in $US per Teu applicati da 15 diverse compagnie da Shanghai verso le diverse aree di destinazione. Non sono considerati i costi di handling (THC). L'indice totale ha base 16/10/2009=1000.

Fonte: Shanghai Shipping Exchange

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, dall'inizio del 2019, al 2 febbraio 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. Dopo la forte crescita che lo aveva portato, a settembre 2019, ad un massimo superiore ai 2500 punti, l'indice, che come noto tende ad anticipare il ciclo economico, è rapidamente sceso fino a toccare i suoi minimi a febbraio 2020.

Andamento del Baltic Dry Index dallo 02/01/2019 al 25/02/2020

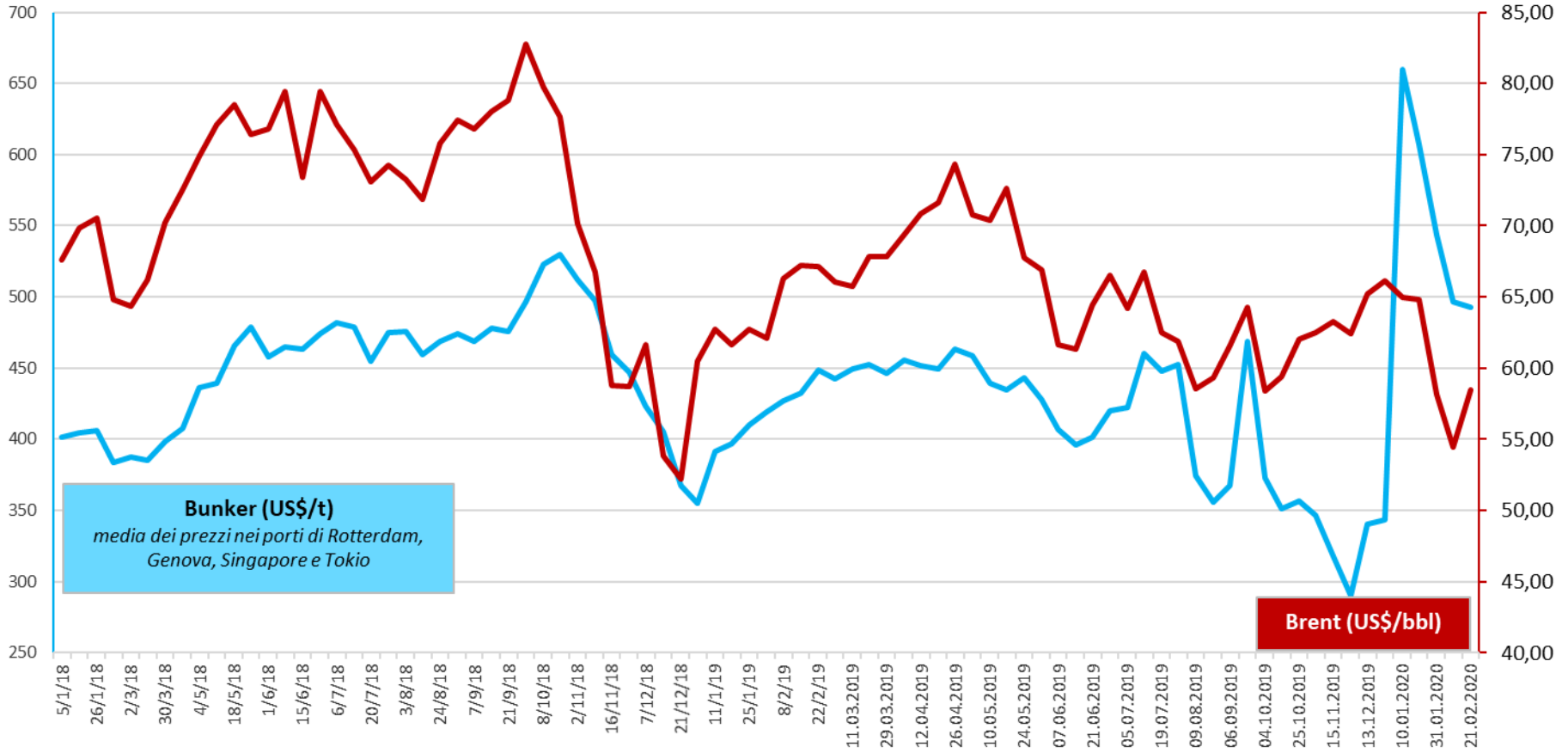


Fonte: Investing.com

5. Tendenze dello shipping internazionale

Il prezzo del petrolio nel periodo considerato ha raggiunto un minimo intorno ai 50 US$/bbl alla fine del 2018, per poi tornare a crescere oltre gli 80 US$7bbl nel 2019.

La flessione della domanda internazionale e l'eccesso di greggio hanno agito sui prezzi, riportandoli su valori di poco superiori ai 50 US$/bbl (54,57 US$/bbl il 7 febbraio 2020).



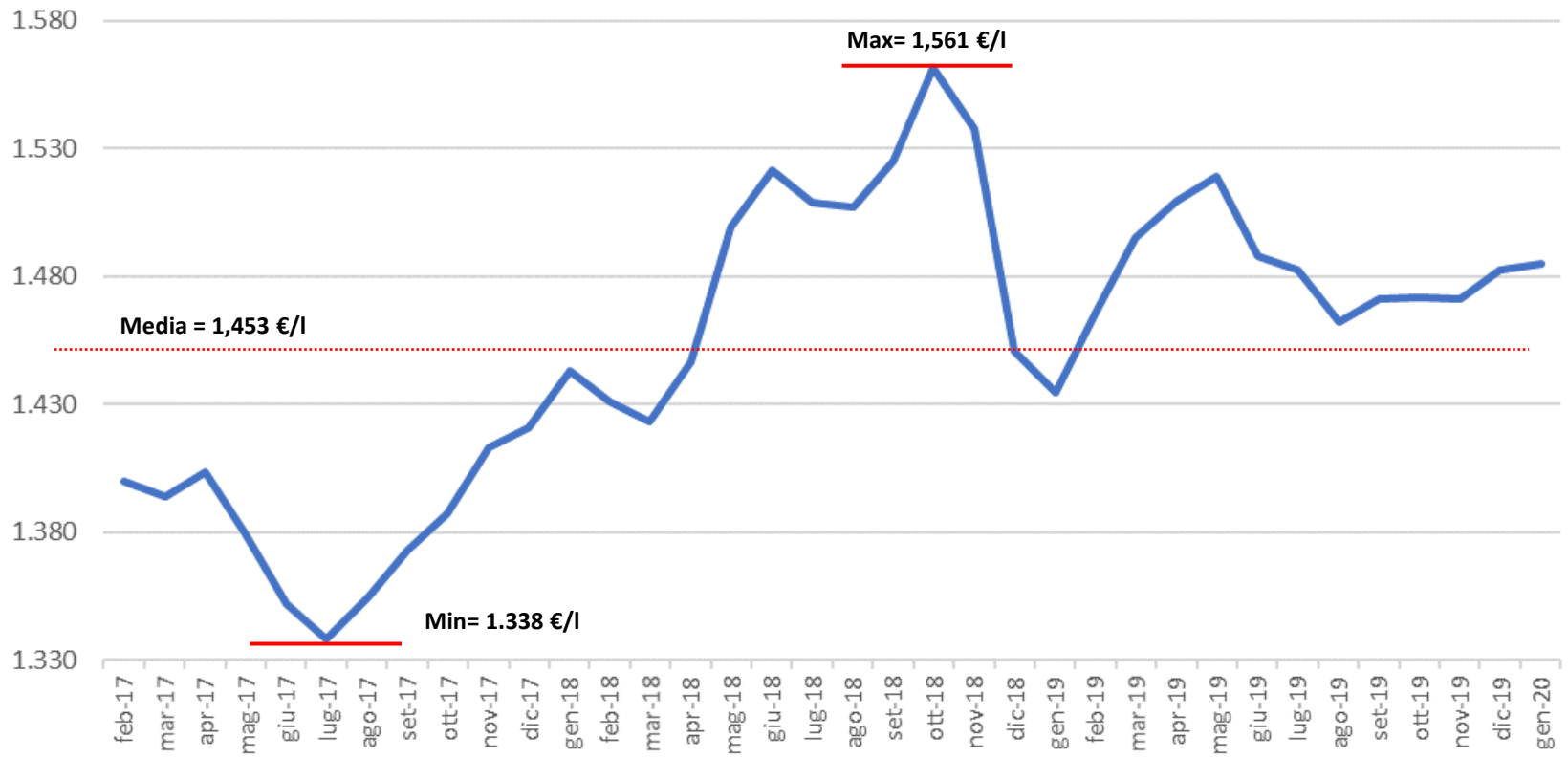
Fonte: DynaLiners, Investing.com

5. Tendenze dello shipping internazionale

L'aumento del prezzo del petrolio, che aveva caratterizzato il 2018, ha comportato la corrispondente crescita del prezzo del gasolio per autotrazione, il cui massimo è stato di 1,561 €/l, raggiunto a ottobre 2018. In seguito il prezzo ha subito una brusca frenata, per tornare a crescere nel periodo gennaio-maggio del 2019, in concomitanza con la ripresa del prezzo del petrolio sui mercati internazionali. A gennaio 2020 il prezzo medio è stato di 1,485 €/l.

Andamento del prezzo medio mensile del gasolio per autotrazione

(febbraio 2017 – gennaio 2020)



Fonte: MISE-Osservatorio prezzi e tariffe.

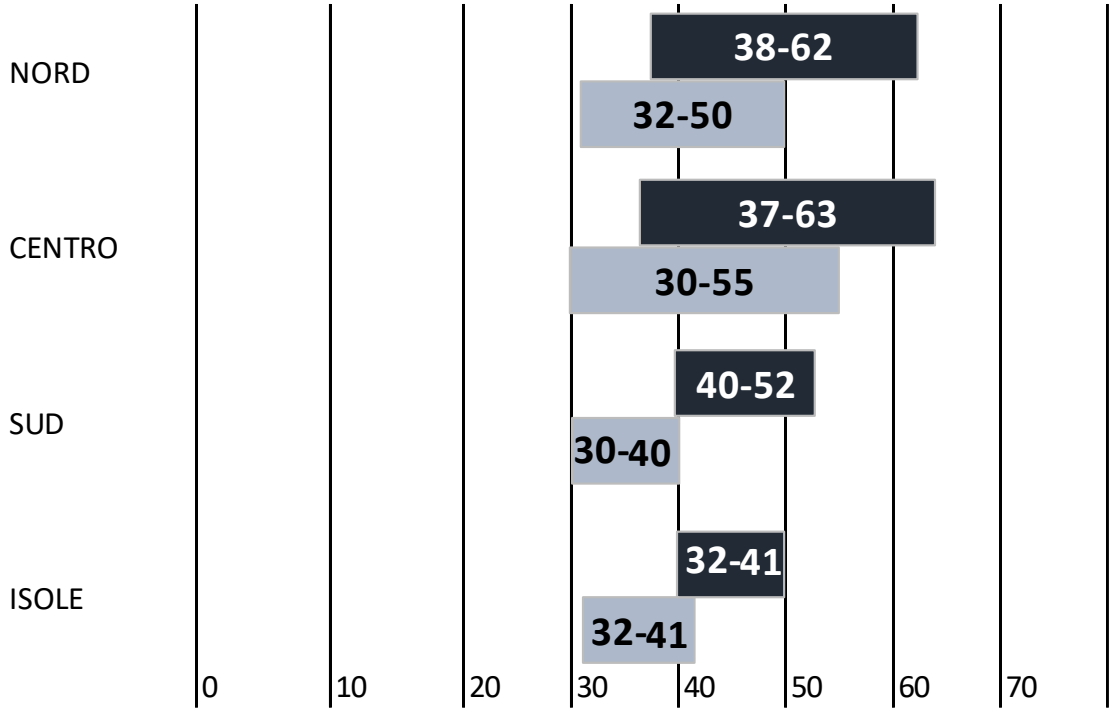
1. I dati macroeconomici
2. L'export e l'import
3. Il traffico aereo cargo
4. Il traffico attraverso le Alpi
5. Tendenze dello shipping internazionale
6. **L'immobiliare per la logistica**

6. L'immobiliare per la logistica

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

Il mercato immobiliare logistico è in costante crescita, grazie alla spinta dell'*e-commerce*. Nel Nord Italia il mercato è trainato in questo momento da Milano e Genova, mentre in Centro Italia i canoni *prime* sono appannaggio di Firenze.

Canoni medi di locazione medi per area geografica *(€/mq/anno)*



Canoni di locazione
(€/mq/anno)

	NUOVO	USATO
Milano	52-57	45-50
Genova	46-62	40-46
Venezia	44-50	39-42
Bologna	46-56	42-46
Firenze	57-63	47-55
Roma	45-55	40-45
Pescara	37-45	30-35
Bari	41-45	33-38
Napoli	43-52	35-40
Palermo	42-46	32-40
Catania	39-44	33-38
Cagliari	40-46	35-39

Fonte: World Capital-Il borsino