

Fedespedi Economic Outlook. 19

Quadrimestrale di informazione economica

Milano, aprile 2022

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

2. La situazione in Italia

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

4. Il traffico aereo cargo

5. Tendenze dello shipping internazionale

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

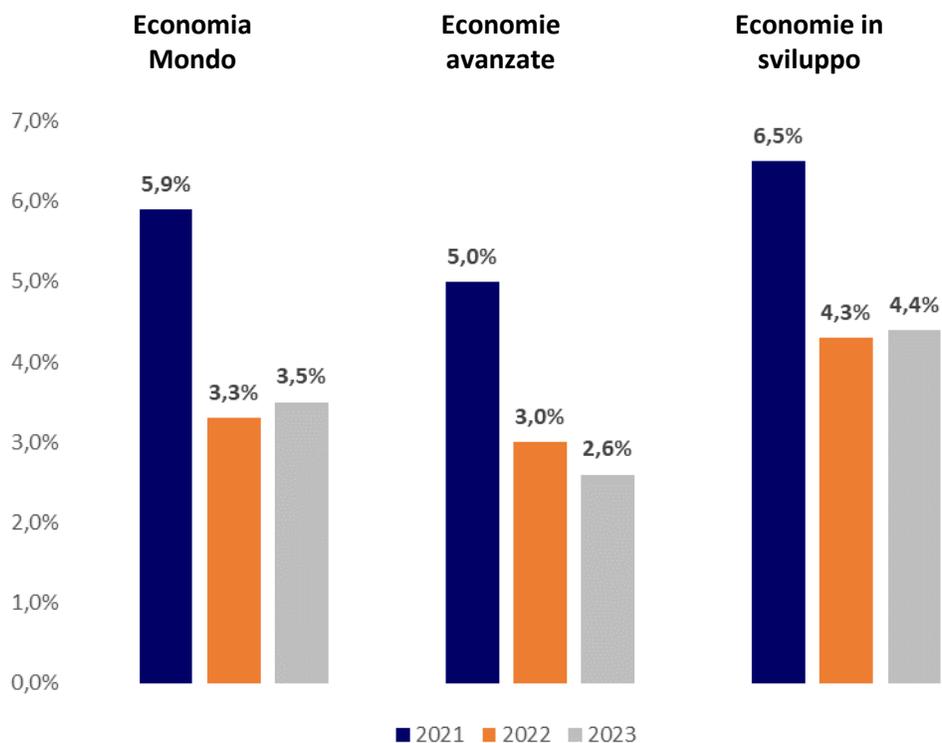
Rispetto al precedente Fedespedit Outlook di settembre 2021, la guerra in Ucraina, arrivata al momento in cui scriviamo al 30° giorno, sommata alla presenza persistente, anche se con minori ricoveri, del Covid-19, ha modificato drasticamente l'intero quadro economico rigettandolo nella più **completa incertezza**.

Le previsioni a breve **sono state riviste al ribasso** per tenere conto degli effetti negativi sui consumi, sugli investimenti e sul commercio estero di una serie di fattori quali la crescita delle materie prime energetiche, delle pesanti sanzioni imposte alla Russia, cui si aggiungono le non risolte difficoltà delle catene logistiche globali e, *last but not least*, i sentimenti di grande preoccupazione da parte dell'opinione pubblica. Tuttavia, la BCE, in uno degli ultimi comunicati, ritiene che i problemi energetici collegati al conflitto ucraino saranno temporanei e *have no significant lasting impact on economic activity in the euro area*.

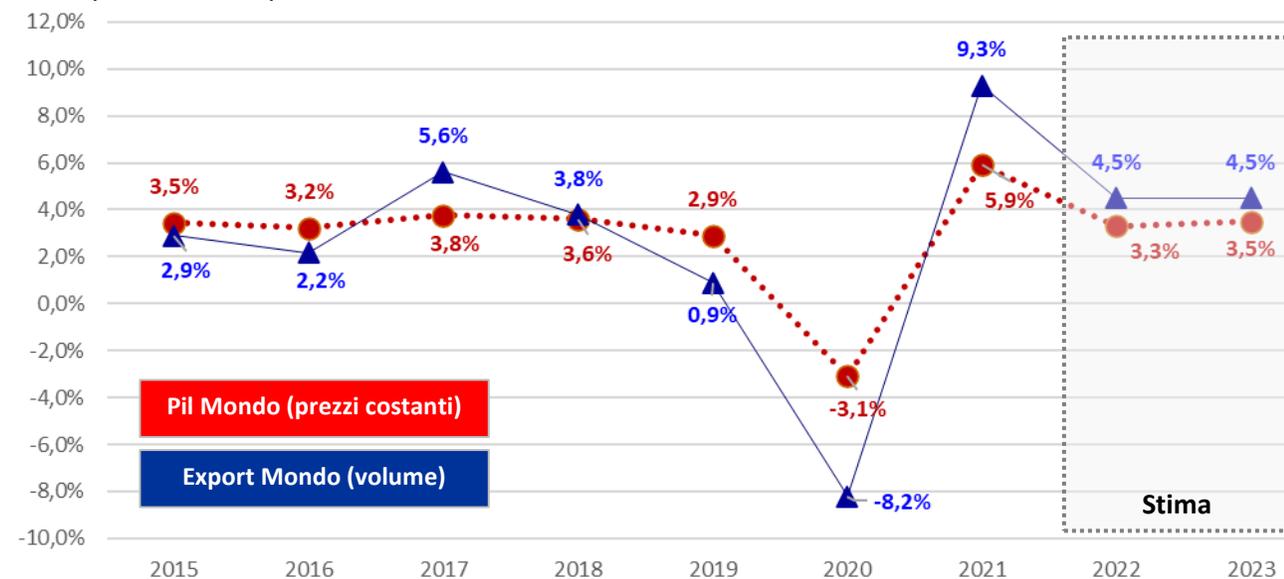
Alcuni analisti paventano però la possibilità di una situazione simile a quanto si verificò negli anni '70, quando a seguito degli shock petroliferi conseguenti alla guerra arabo-israeliana del Kippur, si venne a creare un contesto economico caratterizzato dalla presenza di elevata inflazione in un quadro di grave recessione (stagflazione).

Intanto le Autorità di governo e le Banche Centrali devono affrontare il rischio inflazione, un problema che solo di recente, dopo molto anni, è tornato di forte attualità.

Per ora, lo strumento monetario principe in questi casi, l'aumento dei tassi di riferimento da parte delle Banche Centrali, non è stato ancora utilizzato pienamente. La Bce, ad esempio, sembra intenzionata a non variarli. Frena in questo caso proprio l'incertezza sul ciclo e il timore che una politica monetaria più severa possa avere effetti negativi, in una situazione congiunturale difficile e complessa come quella attuale.



Fonte: FMI, UNCTAD



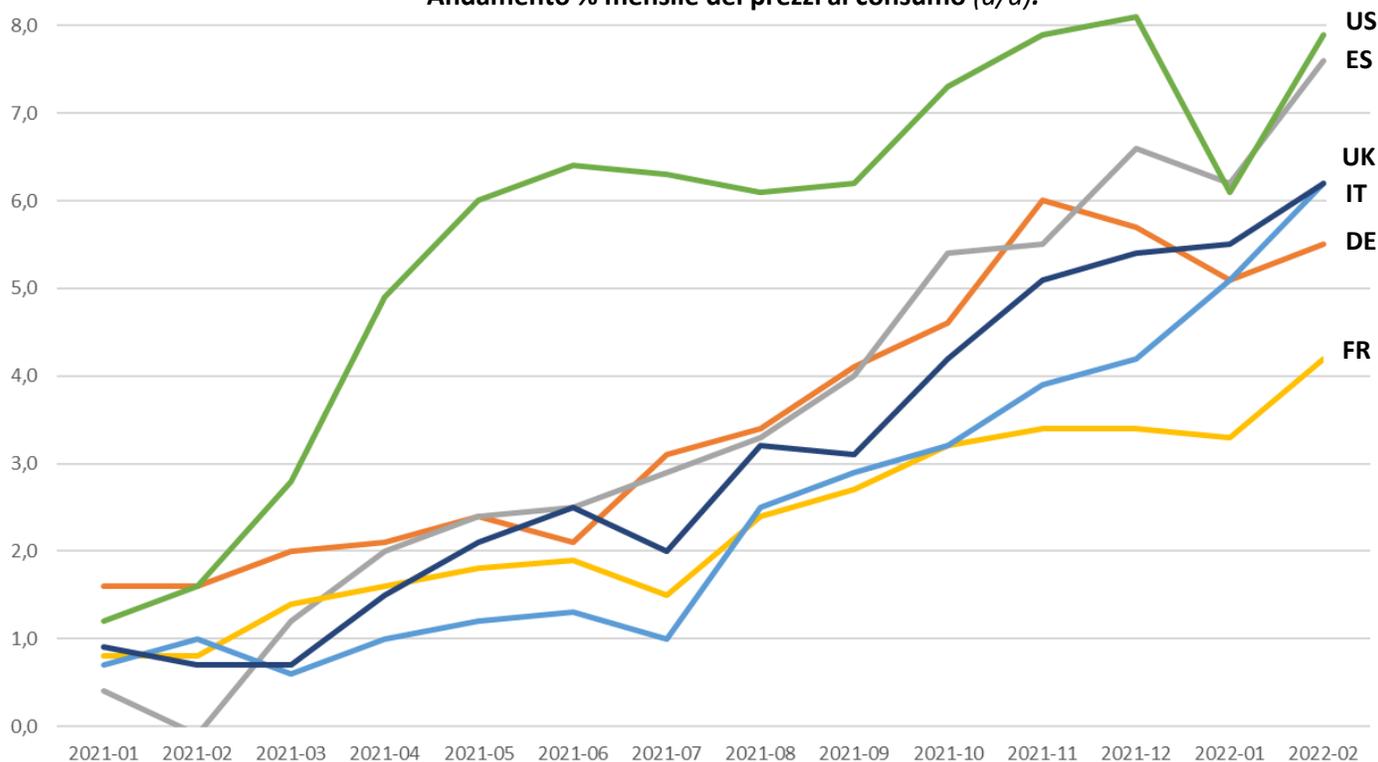
1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

L'andamento dei prezzi al consumo ha avuto una crescita costante nel 2021, con un'impennata nei primi mesi del 2022 soprattutto a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime energetiche e non.

Come già rilevato in altre occasioni, l'aumento dei prezzi ha riguardato anche le materie prime fondamentali per la produzione di hardware elettronico e per la cosiddetta transizione verde. Il passaggio all'auto elettrica, ad esempio, richiederà un aumento esponenziale della produzione di batterie e di conseguenza dei suoi componenti.

Si tenga conto che un «pacco» di batterie per un'auto elettrica contiene circa 8 kg di litio, 35 di nichel, 20 di manganese e 14 di cobalto. Quantitativi e materiali che potranno però mutare drasticamente nel prossimo futuro sulla spinta dell'evoluzione tecnico-scientifica in corso (es. ricerche di Toyota e Kyoto University sulle batterie a ioni di fluoruro).

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



Fonte: Eurostat, UK Office for National Statistics

Variazione % materie prime, 18 marzo 2022/18 marzo 2021

Industria	Var % 1 anno	Agricoltura	Var % 1 anno
Acciaio	5,4%	Avena	86,1%
Alluminio	53,7%	Cacao	1,7%
Brent	66,8%	Caffè	64,8%
Carbone	260,6%	Colza	45,1%
Cobalto	55,9%	Cotone	49,8%
Gallio	6,3%	Gomma	-5,5%
Gas naturale	92,0%	Grano	67,1%
Germanio	31,0%	Lana	10,3%
Litio	485,3%	Latte	37,9%
Manganese	10,4%	Legname	34,7%
Molibdeno	59,1%	Mais	33,0%
Neodimio	62,6%	Olio di palma	51,2%
Nichel	127,1%	Riso	19,2%
Palladio	-5,3%	Soia	17,6%
Rame	14,7%	Succo di arancia	27,0%
Rodio	-29,6%	Tea	-8,9%
Zinco	36,4%	Zucchero	20,3%

Fonte: Trading Economics, Investing.com

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

La transizione verde comporta, non solo un salto tecnologico, industriale e di mercato, ma anche il passaggio dalla dipendenza dalle fonti fossili di energia, come il petrolio, a quella di materie prime, fino ad ora poco conosciute e utilizzate, ma di strategica importanza per lo sviluppo tecnologico futuro. Minerali come il litio, il cobalto, o quelli appartenenti al gruppo delle terre rare (es. cerio, neodimio, lantanio, ecc.) sono fondamentali in molti settori high-tech in rapida evoluzione, come quelli delle batterie elettriche per auto, dell'ITC, delle turbine eoliche, degli smartphone, dei computer, ecc. Ironia della sorte, i processi di estrazione e di lavorazione di questi minerali, indispensabili alla transizione verde, sono estremamente dannosi per l'ambiente.

Il controllo delle fonti è già oggi una questione geopolitica della massima importanza, foriera di tensioni tra grandi potenze come Stati Uniti e Cina, che allo stato attuale controlla il mercato di molti di questi minerali. Ci sembra pertanto interessante dare informazioni sui luoghi di produzione, riserve e quantitativi estratti di alcuni degli elementi citati.

Litio		
	Riserve	Produzione
Cile	9.200.000	18.000
Australia	4.700.000	40.000
Argentina	1.900.000	6.200
Cina	1.500.000	14.000
Altri paesi	3.700.000	3.800
Mondo	21.000.000	82.000

Cobalto		
	Riserve	Produzione
Congo Rep.Dem.	3.600.000	95.000
Australia	1.400.000	5.700
Cuba	500.000	3.600
Filippine	260.000	4.700
Altri paesi	1.340.000	31.000
Mondo	7.100.000	140.000

Nichel		
	Riserve	Produzione
Indonesia	21.000.000	760.000
Australia	20.000.000	170.000
Brasile	16.000.000	73.000
Russia	6.900.000	280.000
Altri paesi	30.100.000	1.217.000
Mondo	94.000.000	2.500.000

Terre rare		
	Riserve	Produzione
Cina	44.000.000	140.000
Vietnam	22.000.000	1.000
Brasile	21.000.000	1.000
Russia	12.000.000	2.700
Altri paesi	21.000.000	95.300
Mondo	120.000.000	240.000

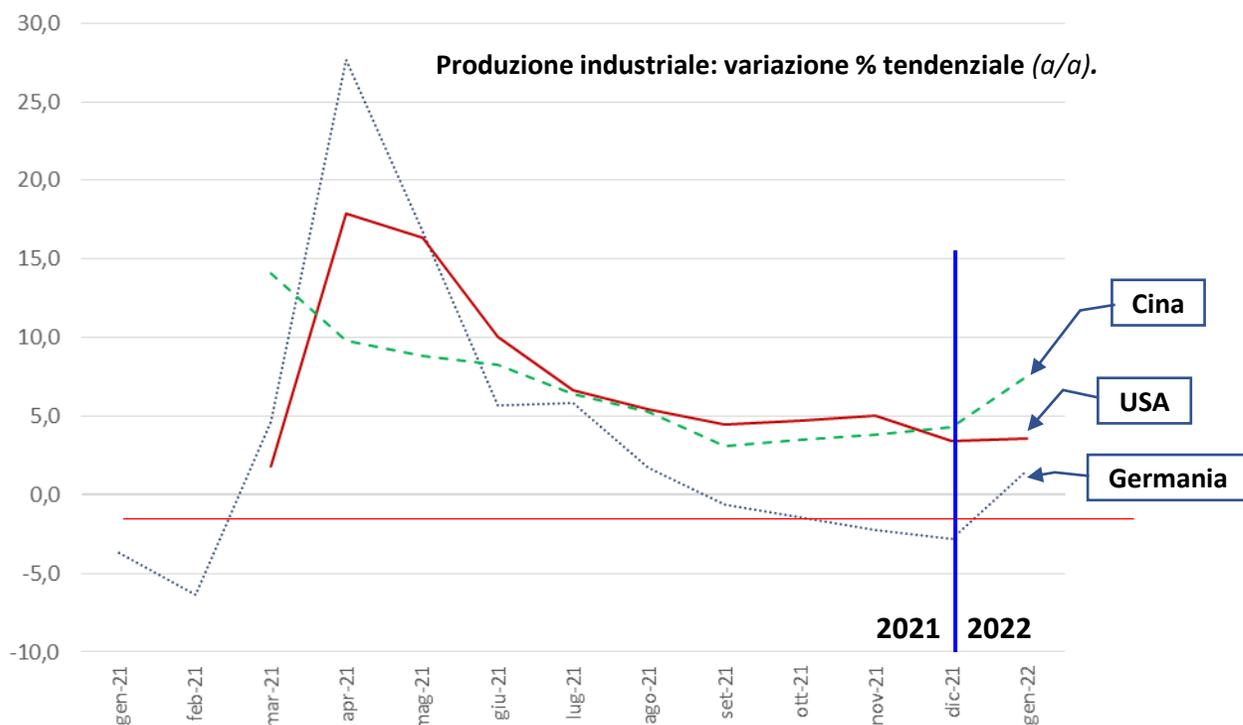
Fonte: US Geological Survey (tonnellate)

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

Il Pil dell'UE27 (senza Gran Bretagna) nel 4° trimestre del 2021 ha registrato un aumento del **4,8%** rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e dello 0,4% sul trimestre precedente (3°T 2021).

Per quanto riguarda il 2022, le previsioni contenute nell'*European Economic Forecast Winter 2022* (+4,0%) **non sono più attuali**. La BCE stima un Pil dell'area euro intorno al **3,7%** per l'anno in corso, precisando però che tutto dipenderà dall'evoluzione dello scontro in atto in Ucraina, soprattutto dalla sua durata.

Al momento attuale le statistiche non hanno ancora registrato le eventuali conseguenze della guerra sul commercio estero, sui consumi e sulla produzione industriale. Quest'ultima, dopo la leggera decelerazione degli ultimi mesi del 2021, ha registrato a gennaio, nei principali paesi industriali, una significativa ripresa, che faceva vedere con un certo ottimismo il proseguo dell'anno. (USA gennaio +3,6%, Cina +7,5%, Germania +1,5%).



Fonte: uffici statistici nazionali

VARIAZIONE % DEL PIL (anno su anno) EURO-ZONA e UE27								
Paesi	2° T 20	3° T 20	4° T 20	1° T 21	2° T 21	3° T 21	4° T 21	2021
Austria	-13,6	-3,8	-5,7	-4,1	12,7	5,2	5,6	3,8
Belgio	-13,9	-4,3	-4,9	0,0	15,1	4,9	5,6	5,4
Cipro	-12,6	-4,5	-4,4	-2,0	13,3	5,7	5,9	4,3
Estonia	-5,5	-3,8	-1,5	3,1	12,1	9,3	8,8	4,9
Finlandia	-6,1	-2,7	-1,5	-0,9	7,8	3,5	2,9	2,7
Francia	-18,6	-3,6	-4,3	1,7	19,0	3,5	5,4	6,0
Germania	-11,3	-3,7	-2,9	-2,8	10,4	2,9	1,8	3,6
Grecia	-13,8	-10,0	-5,8	-1,4	15,1	11,4	7,7	4,3
Irlanda	-2,7	11,3	4,4	11,9	20,7	11,3	10,0	7,2
Italia	-18,2	-5,2	-6,5	0,1	17,6	3,9	6,2	5,0
Lettonia	-8,6	-2,8	-1,8	0,3	10,2	4,9	3,1	3,8
Lituania	-4,7	0,1	-1,1	1,0	8,6	5,3	4,8	3,8
Lussemburgo	-7,9	-0,1	1,7	5,6	12,7	4,8	4,8	4,8
Malta	-14,6	-10,6	-7,9	-0,5	16,0	12,7	10,0	5,6
Paesi Bassi	-9,0	-2,6	-3,1	-2,2	10,4	5,2	6,0	3,3
Portogallo	-16,3	-5,6	-6,1	-5,3	16,5	4,4	5,8	3,9
Slovacchia	-12,1	-2,7	-2,7	0,3	10,0	1,2	1,2	4,9
Slovenia	-13,0	-2,0	-3,5	2,6	15,5	4,7	10,5	5,7
Spagna	-21,6	-8,6	-8,9	-4,3	17,7	3,4	5,2	6,2
Euro-zona	-14,6	-4,0	-4,4	-0,9	14,3	4,0	4,6	4,8
Bulgaria	-8,6	-5,2	-3,8	-1,4	7,4	5,0	4,7	4,6
Croazia	-15,7	-10,1	-6,9	-0,4	16,9	15,3	9,9	5,4
Danimarca	-7,5	-1,3	-0,5	-0,1	8,8	3,7	4,4	3,0
Polonia	-8,0	-2,1	-2,6	-1,1	10,9	5,5	7,6	4,8
Rep. Ceca	-10,8	-5,4	-5,3	-2,3	8,7	3,5	3,6	3,9
Romania	-10,0	-5,4	-2,3	-0,5	12,7	8,0	3,9	7,4
Svezia	-7,7	-1,9	-1,8	0,0	9,4	4,2	5,2	4,6
Ungheria	-13,4	-4,9	-4,1	-1,3	17,7	6,5	7,0	6,3
UE 27	-13,8	-3,9	-4,1	-0,9	14,0	4,2	4,8	4,8
Gran Bretagna	-21,4	-8,5	-7,3	-5,0	24,6	7,0	6,5	7,5
Brasile	-10,9	-3,9	-1,1	1,3	12,3	4,0	1,6	5,3
Cina	3,2	4,9	6,5	18,3	7,9	4,9	4,0	8,1
Giappone	-10,2	-5,8	-1,2	-1,8	7,3	1,2	0,4	2,8
Russia	-8,5	-3,4	-1,8	-0,4	7,6	3,8	n.d.	4,7
Stati Uniti	-9,0	-2,9	-2,3	0,5	12,2	4,9	5,5	5,6

Fonte: Eurostat, OCSE, uffici statistici nazionali

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

2. La situazione in Italia

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

4. Il traffico aereo cargo

5. Tendenze dello shipping internazionale



2. La situazione in Italia

Sulla base dei dati Istat, nel **4° trimestre del 2021** il Pil è aumentato dello **0,6%** rispetto al trimestre precedente e del **6,2%** rispetto allo stesso trimestre del 2020. Il Pil a prezzi di mercato è salito nel 2021 del **7,5%** a prezzi correnti e del **6,6%** in volume.

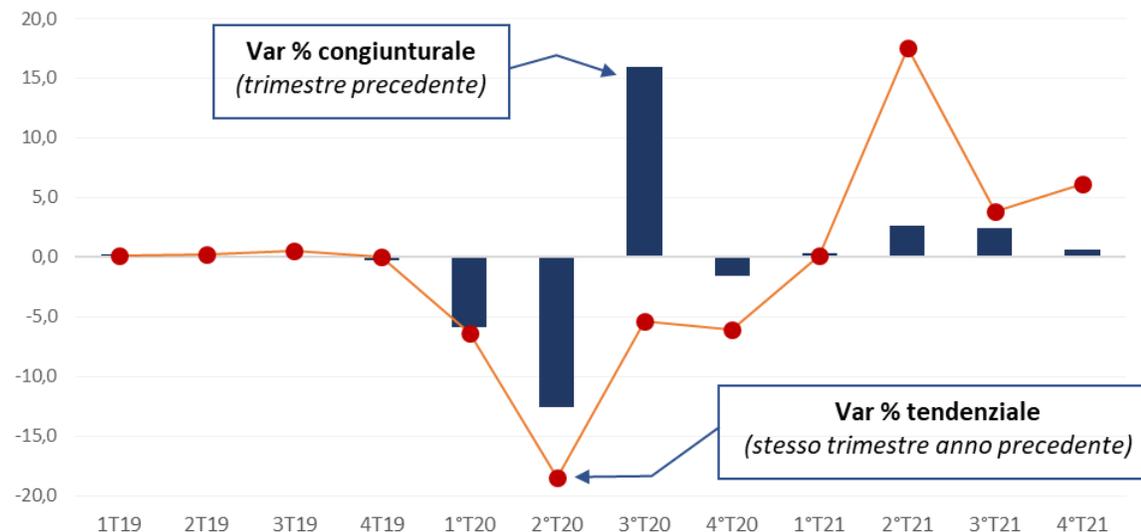
L'Istat, nella Nota mensile di febbraio 2022, fa però notare come: *La stima dell'impatto della crisi sull'economia italiana è estremamente difficile. L'evoluzione del conflitto e gli effetti delle sanzioni finanziarie ed economiche decise dai paesi occidentali sono caratterizzati da elevata incertezza.* La Nota conclude, che sulla base dei modelli in uso, l'effetto dello *shock dei beni energetici* sul Pil è valutabile nella **perdita di 0,7 punti percentuali**, una **variazione del Pil** nel I° trimestre prossima allo zero.

Più conservative le stime del Governo, che in preparazione del Documento di economia e finanza, ha portato la stima di crescita per il 2022 al **3%** dal precedente 4%.

AGGREGATI	VALORI	VARIAZIONI %	
		Congiunturali	Tendenziali
		<u>IV trim. 2021</u> III trim. 2021	<u>IV trim. 2021</u> IV trim. 2020
Prodotto interno lordo	428.682	+0,6	+6,2
Importazioni di beni e servizi fob	131.704	+4,2	+14,0
Consumi finali nazionali	333.210	+0,2	+5,4
- Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	252.522	0,0	+7,1
- Spesa delle AP	80.730	+0,7	+0,5
Investimenti fissi lordi	86.534	+2,8	+12,7
- Abitazioni	21.290	+4,5	+19,3
- Fabbricati non residenziali e altre opere	20.215	+3,1	+13,9
- Impianti, macchinari e armamenti	30.550	+1,1	+11,6
- mezzi di trasporto	4.470	+0,4	-7,7
- Risorse biologiche coltivate	149	0,0	0,0
- Prodotti di proprietà intellettuale	14.305	+3,7	+4,6
Variazione delle scorte e oggetti di valore	-	-	-
Esportazioni di beni e servizi fob	137.563	0,0	+8,4

Fonte: Istat

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



Il buon andamento dell'economia nel 2021 si è riflesso sul **mercato del lavoro**, che ha visto una crescita ulteriore degli occupati nel IV trimestre, **80.000** unità in più, corrispondenti al **+0,4%** sul trimestre precedente e al **+2,6%** rispetto allo stesso trimestre del 2020. Il **tasso di disoccupazione** è sceso, sempre nel 2021, al **9,0%**.

In aumento anche le **ore lavorate**: **+0,2%** sul III° trimestre 2021 e **+2,6%** sullo stesso trimestre del 2020.

La crescita maggiore dell'occupazione è stata registrata dal settore delle **costruzioni** (+11,8%), favorito dai numerosi incentivi (es. 110%), e dall'**industria in senso stretto** (+11,8%).

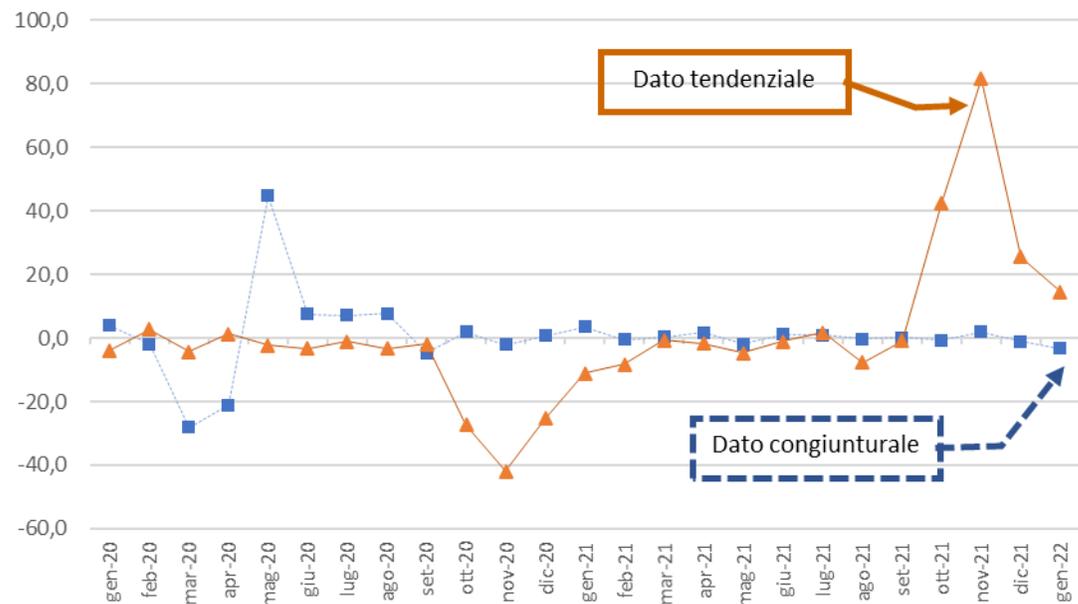


2. La situazione in Italia

Il rallentamento del ciclo che ha contraddistinto l'ultima parte dello scorso anno, ha caratterizzato anche l'inizio del corrente anno, con una **produzione industriale** che a gennaio 2022 ha subito una flessione del **-3,4%** rispetto al mese di dicembre 2021, con un dato tendenziale sullo stesso mese del 2021 del **-2,6%**.

I settori che maggiormente hanno risentito della situazione sono stati quelli della *Fabbricazione di articoli in gomma, materie plastiche, ecc.* (-8,8%), della *Produzione di prodotti farmaceutici* (-7,6%), del *Tessile, abbigliamento* (-7,1%),

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



Fonte: Istat

SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA		Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario
		gen 22 dic 21	nov 21-gen 22 ago 21-ott 21	gen 22 gen 21
B	Attività estrattiva	+5,9	-2,6	-12,7
C	Attività manifatturiere	-3,4	-1,0	-3,2
CA	Industrie alimentari, bevande e tabacco	-2,4	-1,1	-0,9
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	-7,1	-3,2	-4,8
CC	Industria del legno, della carta e stampa	-5,9	+2,0	-4,6
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	-5,5	-2,4	+8,2
CE	Fabbricazioni di prodotti chimici	+1,5	0,0	+1,1
CF	Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	-7,6	+13,1	+10,7
CG	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-8,8	+1,3	-6,9
CH	Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	-1,7	-4,5	-5,4
CI	Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	-0,6	+0,7	-2,5
CJ	Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	-4,3	-4,2	-12,0
CK	Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	-2,8	-2,0	-4,8
CL	Fabbricazione di mezzi di trasporto	+1,4	+3,4	-1,0
CM	Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	-2,7	-0,2	-7,1
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria	-5,4	+5,5	+1,6
Totale		-3,4	-0,5	-2,6



2. La situazione in Italia

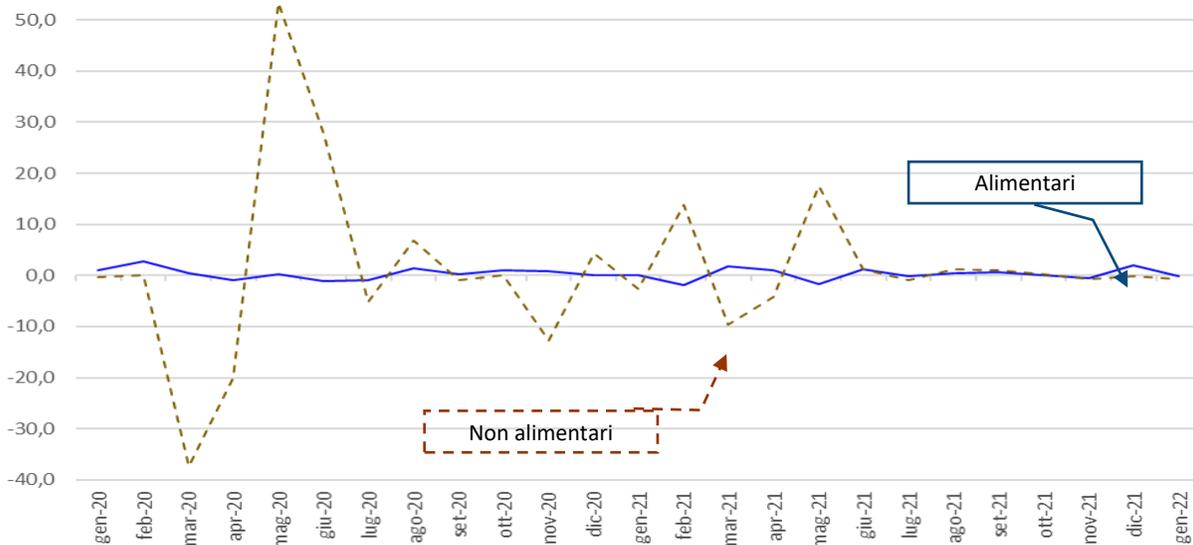
Come già evidenziato in precedenza uno degli aspetti che identifica la fase attuale del ciclo economico è la ripresa dell'inflazione. Nel mese di febbraio i prezzi al consumo (NIC) sono aumentati rispetto al mese di gennaio del **+0,9%** e rispetto a febbraio 2021 del **+5,7%**.

L'aumento è imputabile ai beni energetici, sia di quelli regolamentati (energia elettrica e gas) cresciuti in un anno (febbraio su febbraio) del **94,6%**, sia di quelli non regolamentati (carburanti) aumentati nello stesso periodo del **31,3%**.

A gennaio 2022 il valore delle vendite al dettaglio è cresciuto dello **0,5%** rispetto a dicembre 2021 e dell'**8,4%** rispetto a gennaio 2021, come risultato combinato di un aumento del **2,2%** di quelle dei **beni alimentari** e del **14,2%** di quelle **non alimentari**, con una dinamica che tende ad appiattirsi a partire dalla seconda metà del 2021.

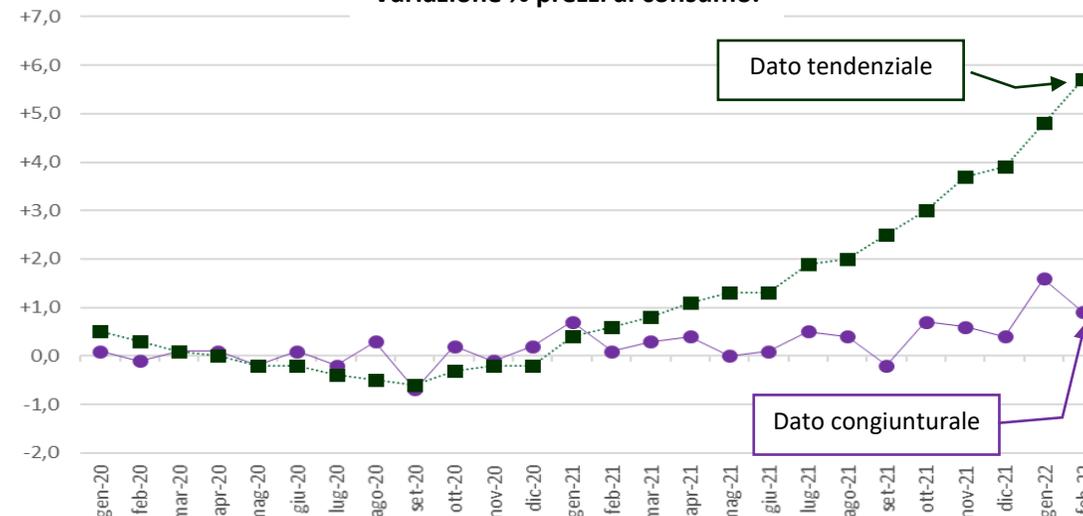
Le **vendite on-line**, dopo il grande boom del 2020, si sono in parte ridimensionate, con una flessione tendenziale a gennaio del **-2,1%**. Migliore l'andamento della GDO (**+6,1%**) e dei negozi tradizionali (**+12,5%**), quest'ultimo dato quasi un'inversione di tendenza dopo la costante emorragia di vendite degli ultimi anni.

Volume delle vendite del commercio al dettaglio (sul mese precedente).

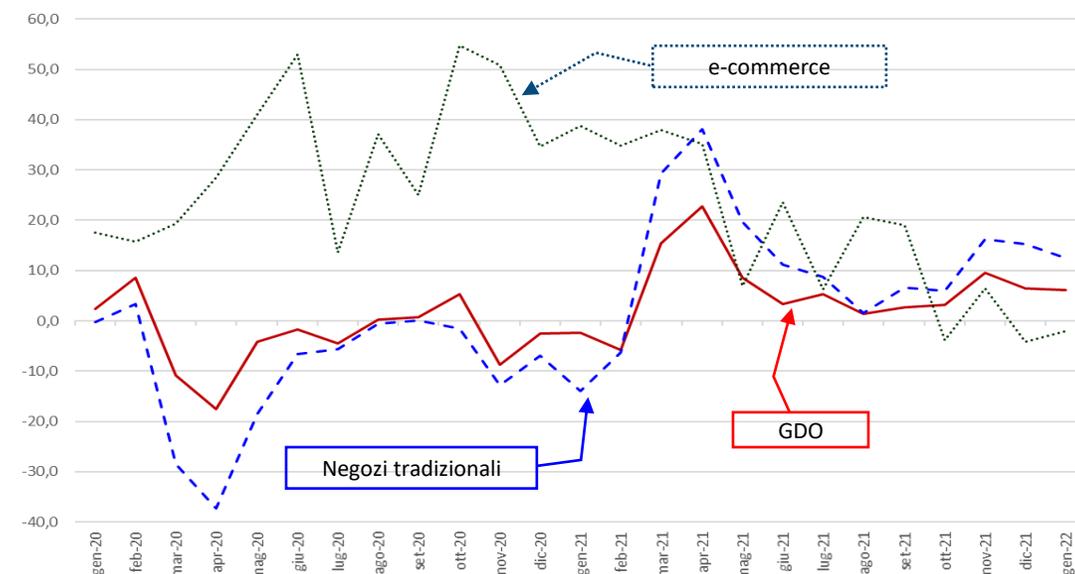


Fonte: Istat

Variazione % prezzi al consumo.



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



1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

2. La situazione in Italia

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

4. Il traffico aereo cargo

5. Tendenze dello shipping internazionale



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

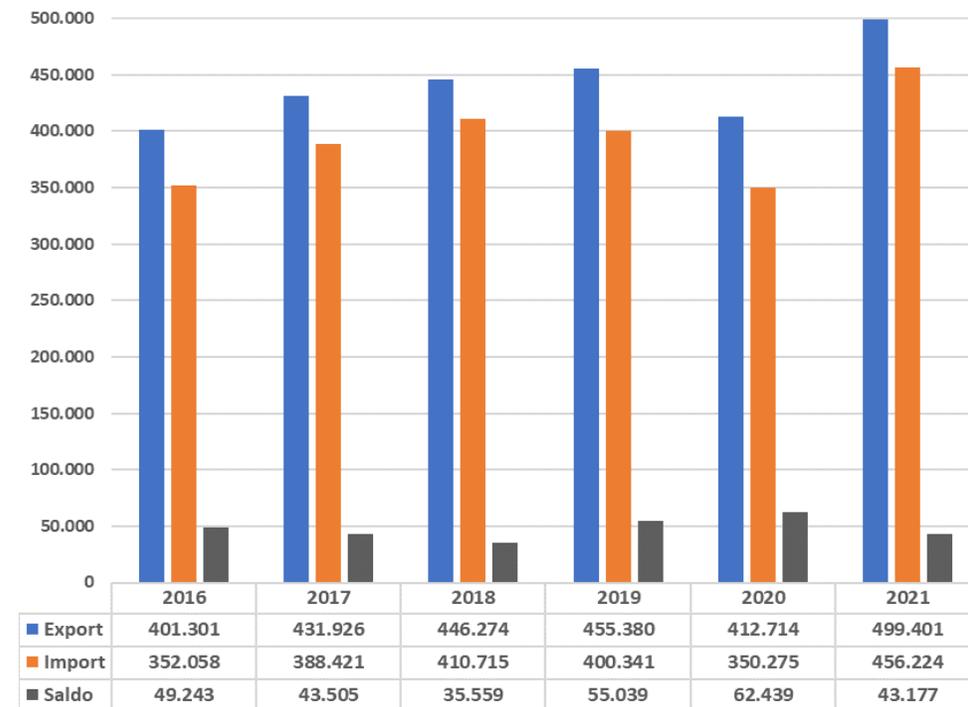
Il **2021** è stato per il commercio estero italiano **l'anno della ripresa**, dopo la flessione del 2020 dovuta alla pandemia.

Gli scambi con l'estero infatti **sono tornati a crescere**:

- ▶ le **esportazioni** hanno registrato un aumento del **21,0%**, passando dai 412,7 Mrd.€ del 2020, ai 499,4 del 2021 (56,3% verso Paesi UE27 e 43,7% verso Paesi non aderenti alla UE);
- ▶ stessa dinamica per le **importazioni**, aumentate del **30,2%**, passando da 350,3 a 456,2 Mrd.€ (58,3% da Paesi UE27 e 41,7% da Paesi non aderenti alla UE);
- ▶ il saldo si è invece ridotto di circa 20 Mrd.€, passando da 62,4 a 43,1 Mrd.€.

L'Italia si conferma così uno dei paesi più importanti a livello internazionale, collocandosi all'8° posto come paese esportatore (1° Cina, 2° USA, 3° Germania) e all'11° tra quelli importatori (1° USA, 2° Cina, 3° Germania).

L'Istat ha diffuso a marzo 2022 i primi dati relativi al commercio con l'estero nel mese di **gennaio 2022**. A livello Mondo le esportazioni sono aumentate del **+5,3%** su dicembre 2021 e del **22,6%** su gennaio 2021. Di segno diverso l'andamento congiunturale delle importazioni, che si sono ridotte del **-2%**, mentre la variazione tendenziale è stata del **+44,5%**.



Export	2020	2021	Peso % 2020	Peso % 2021	Var % 20/21	Import	2020	2021	Peso % 2020	Peso % 2021	Var % 20/21
UE27	230.284	281.378	55,8%	56,3%	22,2%	UE27	212.562	265.896	60,7%	58,3%	25,1%
Extra UE27	66.639	75.276	16,1%	15,1%	13,0%	Extra UE27	37.803	52.050	10,8%	11,4%	37,7%
Nord Africa	9.711	11.431	2,4%	2,3%	17,7%	Nord Africa	9.467	17.764	2,7%	3,9%	87,6%
Altri paesi Africa	4.859	5.894	1,2%	1,2%	21,3%	Altri paesi	4.965	6.989	1,4%	1,5%	40,8%
Nord America	43.117	51.542	10,4%	10,3%	19,5%	Nord	11.302	14.922	3,2%	3,3%	32,0%
Centro-Sud America	11.669	14.737	2,8%	3,0%	26,3%	Centro-Sud	8.284	10.301	2,4%	2,3%	24,3%
Medio Oriente	14.741	18.051	3,6%	3,6%	22,5%	Medio	14.906	21.392	4,3%	4,7%	43,5%
Asia Centrale	5.071	6.656	1,2%	1,3%	31,3%	Asia	7.783	10.366	2,2%	2,3%	33,2%
Asia Orientale	36.591	41.971	8,9%	8,4%	14,7%	Asia	48.228	59.176	13,8%	13,0%	22,7%
Oceania	8.574	11.791	2,1%	2,4%	37,5%	Oceania	1.853	2.785	0,5%	0,6%	50,3%
Mondo	412.714	499.401	100,0%	100,0%	21,0%	Mondo	350.275	456.224	100,0%	100,0%	30,2%

Fonte: Istat-Coeweb (milioni di EUR)

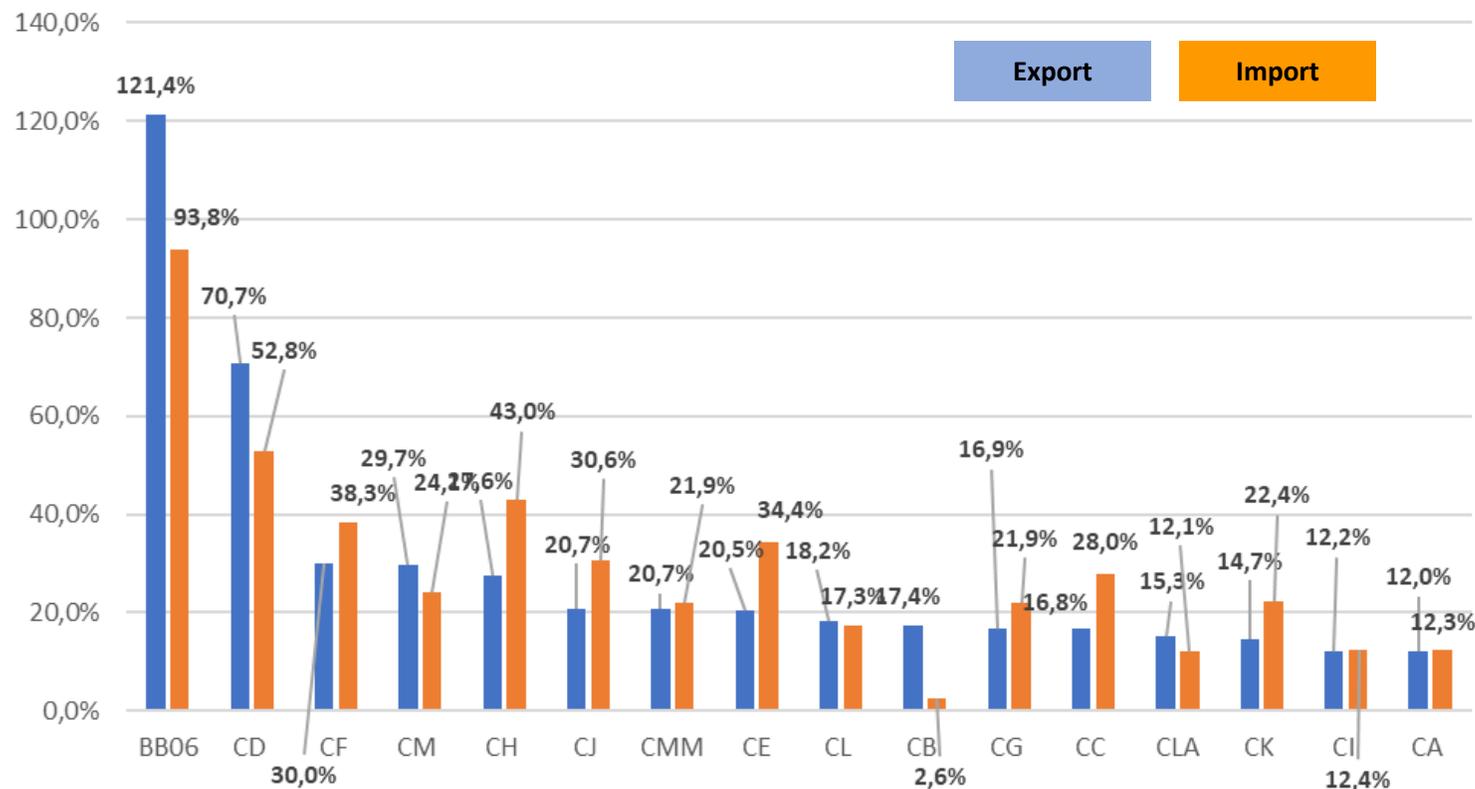


3. L'export e l'import dell'Italia

I settori maggiormente dinamici nel 2021 sono stati quelli legati ai prodotti energetici, sia dal lato dell'import, sia dell'export. Da tenere presente che gli aumenti in valore sono da ascrivere non solo all'aumento delle quantità scambiate, ma soprattutto alla crescita dei prezzi sui mercati internazionali.

Variazione 2021/2020 di export e import per tipologia di prodotto dell'industria manifatturiera

- BB06-Petrolio greggio e gas naturale
- CA Prodotti alimentari, bevande e tabacco
- CB Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori
- CC Legno e prodotti in legno; carta e stampa
- CD Coke e prodotti petroliferi raffinati
- CE Sostanze e prodotti chimici
- CF Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici
- CG Articoli in gomma e materie plastiche, ecc.
- CH Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti
- CI Computer, apparecchi elettronici e ottici
- CJ Apparecchi elettrici
- CK Macchinari e apparecchi n.c.a.
- CL Mezzi di trasporto
- CLA di cui autoveicoli
- CM Prodotti delle altre attività manifatturiere
- CMM Mobili



Fonte: Istat-Coeweb



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

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

Export verso	2020	2021	%
Germania	52.661	65.287	13,1%
Francia	42.115	51.412	10,3%
Stati Uniti	39.002	46.874	9,4%
Spagna	20.012	25.051	5,0%
Svizzera	22.649	24.983	5,0%
Regno Unito	21.336	22.807	4,6%
Belgio	12.991	16.652	3,3%
Polonia	12.927	15.975	3,2%
Cina	12.310	15.045	3,0%
Paesi Bassi	11.032	14.806	3,0%
Altri paesi	165.679	200.509	40,1%
Mondo	412.714	499.401	100,0%

Import da	2020	2021	%
Germania	58.274	74.177	16,3%
Francia	30.155	38.139	8,4%
Cina	31.885	38.074	8,3%
Paesi Bassi	22.074	27.390	6,0%
Spagna	19.951	23.777	5,2%
Belgio	15.730	20.242	4,4%
Russia	8.993	17.505	3,8%
Stati Uniti	9.707	13.313	2,9%
Polonia	9.429	11.713	2,6%
Svizzera	7.184	9.114	2,0%
Altri paesi	136.895	182.781	40,1%
Mondo	350.275	456.224	100,0%

Primi 10 prodotti in export e in import (milioni di euro).

Categorie	EXP2019	EXP2020	EXP2021
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	29.633	31.139	30.546
CL29100-Autoveicoli	21.207	18.844	21.346
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	13.088	11.088	12.667
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	8.927	7.126	12.076
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	11.935	6.820	11.917
CB15201-Calzature	10.546	8.883	10.383
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria	9.872	8.561	9.894
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, ecc.	7.390	5.816	9.656
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	9.681	7.438	9.052
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	6.064	9.496	8.695

Categorie	IMP2019	IMP2020	IMP2021
CL29100-Autoveicoli	33.557	24.566	26.551
BB06100-Petrolio greggio	25.994	14.196	25.305
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	23.650	24.273	24.885
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	14.930	11.106	20.406
BB06200-Gas naturale	13.951	8.942	19.545
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	11.005	9.383	14.465
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	10.309	10.612	12.898
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	6.573	11.307	10.537
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni	8.339	8.214	8.743
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	5.608	5.398	8.112

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. Tendenze dello shipping internazionale



4. Il traffico aereo cargo

Sulla base dell'ultimo report di IATA (*Air cargo market analysis*, gennaio 2022), il traffico cargo espresso in ton-km (CTK *cargo tonne-kilometres*) a gennaio 2022 è aumentato del **2,7%** rispetto allo stesso mese del 2021 e del **5,1%** rispetto a gennaio 2019, anno di riferimento pre-pandemia, a conferma del pieno recupero dell'attività dopo il *grande freddo* del 2020.

Una crescita significativa, ma inferiore a quella di dicembre (+9,3%), a conferma delle difficoltà del ciclo economico già analizzate in precedenza (pandemia, tensioni internazionali varie, ecc.), che potranno aggravarsi nei prossimi mesi.

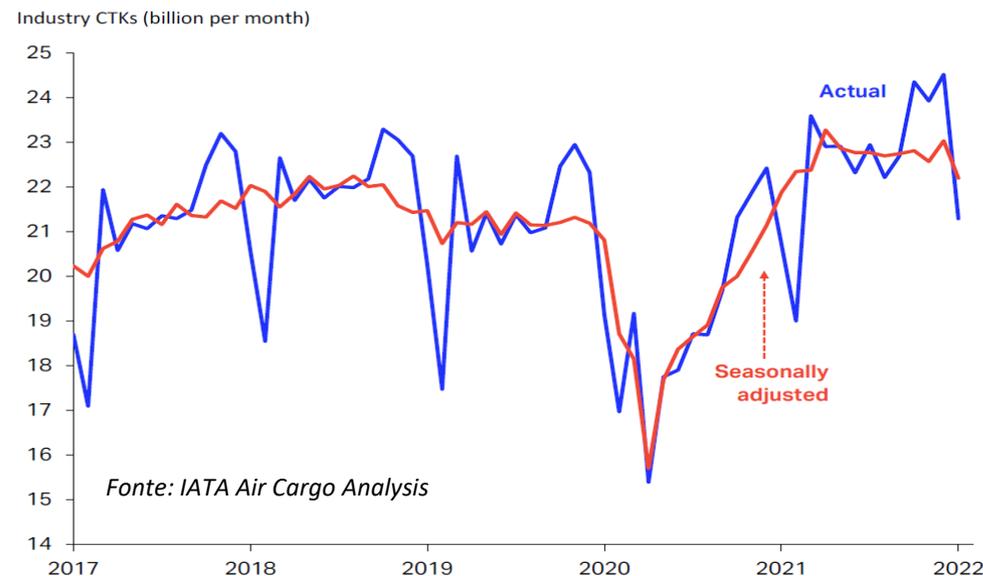
In particolare, le sanzioni imposte alla Russia dai paesi Occidentali avranno sicuramente un effetto negativo, non solo sul traffico con Mosca, ma anche sul traffico aereo più in generale.

Var % CTK	Quota Mondo	Gen 2022/ Gen 2021	Feb 2022/ Feb 2021
MERCATO TOTALE	100,0%	2,7%	5,1%
Africa	1,9%	12,4%	22,2%
Asia Pacific	32,4%	4,9%	-0,5%
Europa	22,9%	7,0%	6,5%
America Latina	2,2%	11,9%	-5,7%
Medio Oriente	13,4%	-4,6%	1,9%
Nord America	27,2%	-1,2%	13,5%
INTERNAZIONALE	87,2%	2,2%	6,0%
Africa	1,9%	12,3%	23,4%
Asia Pacific	29,5%	5,5%	3,9%
Europa	22,5%	7,0%	6,4%
America Latina	1,8%	12,0%	-6,0%
Medio Oriente	13,4%	-4,7%	1,9%
Nord America	18,1%	-1,0%	12,7%

CTK: Cargo Ton Km

Fonte: IATA Air Cargo Analysis

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



Primi 10 aeroporti europei cargo (tonnellate)

Aeroporto	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3	2021-Q4	2021
FRANKFURT/MAIN airport	551.892	582.620	552.420	573.900	2.260.832
PARIS-CHARLES DE GAULLE airport	477.761	514.737	501.898	563.816	2.058.211
AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	415.369	429.310	397.583	437.669	1.679.930
LEIPZIG/HALLE airport	357.416	405.738	391.663	432.491	1.587.307
LUXEMBOURG airport	264.997	278.408	262.490	282.121	1.088.016
LIEGE airport	311.536	345.409	331.150	n.d.	988.095
KOELN/BONN airport	230.125	243.151	233.543	260.166	966.984
MILANO/MALPENSA airport	169.602	189.774	185.431	n.d.	544.807
BRUSSELS airport	145.823	168.109	205.508	n.d.	519.440
ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS airport	98.768	114.953	123.862	145.673	483.256

Fonte: Eurostat



4. Il traffico aereo cargo

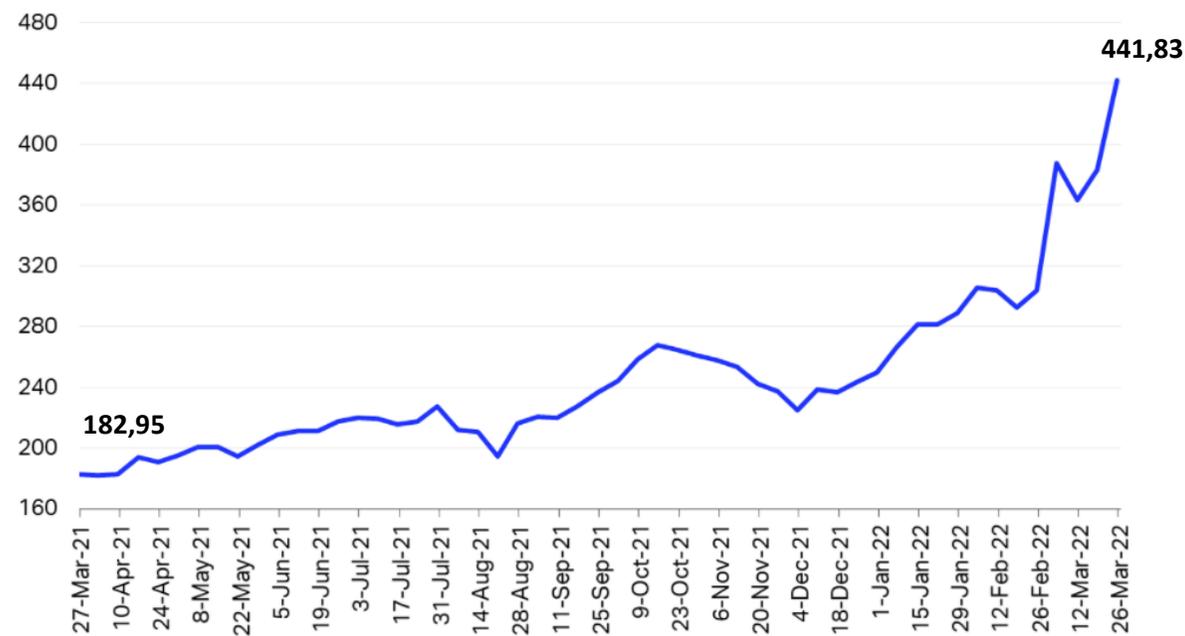
Un altro fattore che potrà impattare negativamente è il costo crescente del carburante aereo (+141,5% in un anno), che potrebbe rendere, da una parte non profittevoli per le Compagnie molte tratte e dall'altra eccessivamente costoso il nolo per i caricatori, indebolendo ulteriormente la domanda di trasporto aereo.

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

	Peso su Indice	USD/bbl	Indice 2000=100	Variazione % rispetto		
				1 sett.	1 mese	1 anno
Asia & Oceania	22%	141,48	404,25	10,2%	28,0%	120,5%
Europa & CIS	28%	163,66	440,94	13,7%	47,5%	144,1%
Medio Oriente & Africa	7%	147,53	440,57	11,3%	35,2%	132,2%
Nord America	39%	174,52	463,96	20,0%	56,4%	153,8%
Centro-Sud America	4%	157,36	435,93	11,5%	36,9%	127,3%
Prezzo medio	100%	161,63	441,83	15,2%	45,4%	141,5%

Fonte: Platts

Jet Fuel Price Index (2000=100)



Fonte: Platts



4. Il traffico aereo cargo

Anche per gli aeroporti italiani il 2021 è stato l'anno della ripresa del traffico aereo, dopo la grande crisi del 2020.

L'aumento, del **+29,3%**, non ha permesso però di tornare sui livelli del 2019, che rimangono superiori, anche se di poco, a quelli del 2021.

Livelli che sono stati invece superati da **Milano MXP**, che ha realizzato una crescita del **44,6%** sul 2020 e del 33,8% sul 2019, raggiungendo le **747mila tonnellate** e collocandosi all'**8° posto** tra gli aeroporti cargo europei per volume di movimentato.

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

Tra gli altri aeroporti maggiori, buone le performance di **Roma FCO** (+32,9%) e **Bologna** (+15,5%). In forte crescita anche **Catania** (+54,6%) e **Napoli** (+21,3%).

Continua invece la flessione di **Bergamo-Orio al Serio** (-49,5%), dopo lo spostamento delle attività di DHL a Milano MXP e Brescia.

N. Aeroporto	2020			2021				
	Merchi	Posta	Totale	Merchi	Posta	Totale	Var % '20/21	Peso %
1 Milano MXP	511.292	5.447	516.740	741.774	5.468	747.242	44,6%	68,6%
2 Roma FCO	70.908	5.359	76.266	95.096	6.229	101.325	32,9%	9,3%
3 Bologna	43.378		43.378	50.121		50.121	15,5%	4,6%
4 Venezia	41.108	26	41.135	44.220	8	44.228	7,5%	4,1%
5 Brescia	9.189	30.045	39.234	14.583	25.020	39.603	0,9%	3,6%
6 Bergamo	51.543		51.543	26.044		26.044	-49,5%	2,4%
7 Roma CIA	19.324	64	19.389	16.158	122	16.280	-16,0%	1,5%
8 Pisa	12.964	32	12.996	15.229	19	15.248	17,3%	1,4%
9 Napoli	8.058	1.396	9.454	10.709	756	11.465	21,3%	1,1%
10 Catania	1.236	3.683	4.919	4.207	3.396	7.603	54,6%	0,7%
Altri aeroporti	16.724	10.126	26.849	18.820	10.800	29.621	10,3%	2,7%
TOTALI	785.724	56.177	841.901	1.036.960	51.818	1.088.779	29,3%	100,0%

Nei primi due mesi del 2022, ancora **non affetti** dalle conseguenze della guerra in corso, il traffico cargo ha continuato a crescere, realizzando un aumento dell'**11,2%** sullo stesso periodo del 2021.

N.	AEROPORTO	Gen-Feb 2021	Gen-Feb 2022	Var % 22/21
1	Milano MXP	103.423	118.164	14,3%
2	Roma FCO	13.254	14.424	8,8%
3	Bologna	7.249	8.601	18,6%
4	Venezia	5.816	7.112	22,3%
5	Brescia	6.159	5.666	-8,0%
6	Bergamo	4.743	3.087	-34,9%
7	Roma CIA	2.582	2.499	-3,2%
8	Pisa	2.050	2.330	13,7%
9	Catania	780	1.381	77,1%
10	Ancona	890	1.135	27,5%
	Altri aeroporti	4.341	3.812	-12,2%
	Totale	151.286	168.211	11,2%

N	AEROPORTO	2019	2020	2021	Var % 21/19	Var % 21/20
1	Milano MXP	558.482	516.740	747.242	33,8%	44,6%
2	Roma FCO	194.527	76.266	101.325	-47,9%	32,9%
3	Bologna	48.833	43.378	50.121	2,6%	15,5%
4	Venezia	63.970	41.135	44.228	-30,9%	7,5%
5	Brescia	30.695	39.234	39.603	29,0%	0,9%
6	Bergamo	118.964	51.543	26.044	-78,1%	-49,5%
7	Roma CIA	18.448	19.388	16.280	-11,7%	-16,0%
8	Pisa	13.005	12.996	15.248	17,2%	17,3%
9	Napoli	11.750	9.454	11.465	-2,4%	21,3%
10	Catania	5.749	4.919	7.603	32,2%	54,6%
	Altri aeroporti	39.242	26.849	29.620	-24,5%	10,3%
	Totale	1.103.664	841.901	1.088.779	-1,3%	29,3%

Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti (tonnellate)

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

2. La situazione in Italia

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

4. Il traffico aereo cargo

5. Tendenze dello shipping internazionale

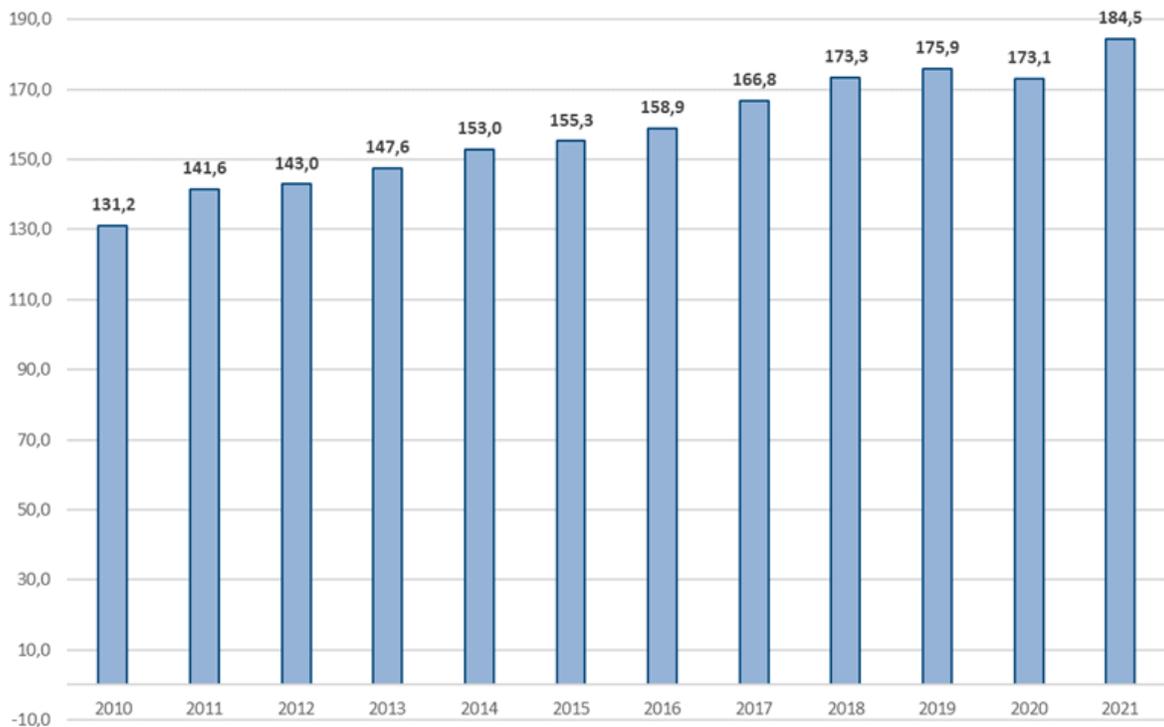


5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2021, in base alle prime stime, il traffico container è aumentato del 6,6%, in ripresa dopo la flessione del commercio internazionale dovuta alla pandemia del 2020.

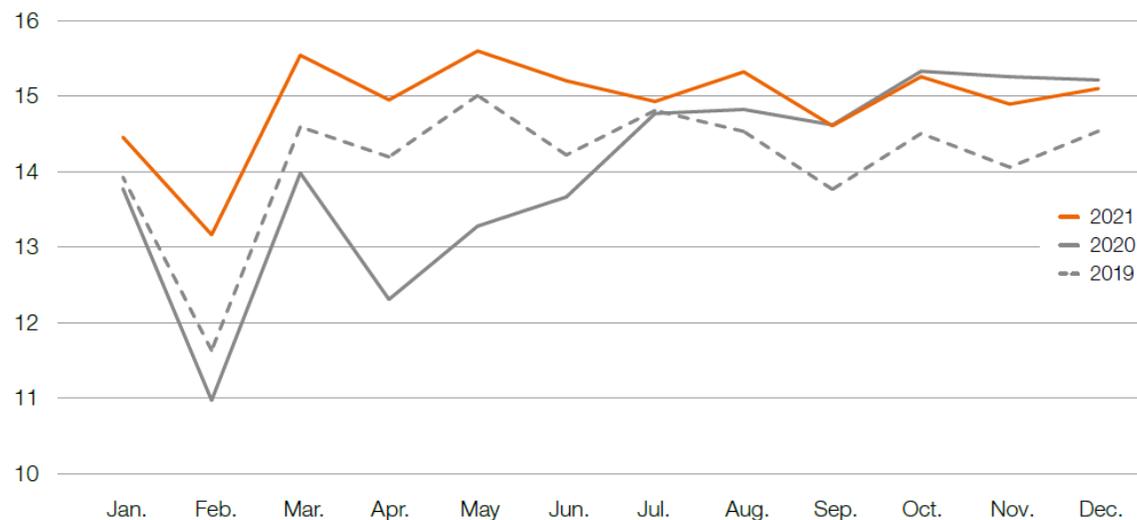
Il peso delle merci containerizzate, sul totale delle merci trasportate via mare, è aumentato progressivamente nel tempo, rappresentando ormai il 40% circa del totale del traffico marittimo.

traffico mondiale di container (Mln.Teu)



Fonte: stima DynaLiners su dati Container Trade Statistics

Container trasportati mensilmente (Mio.Teu).



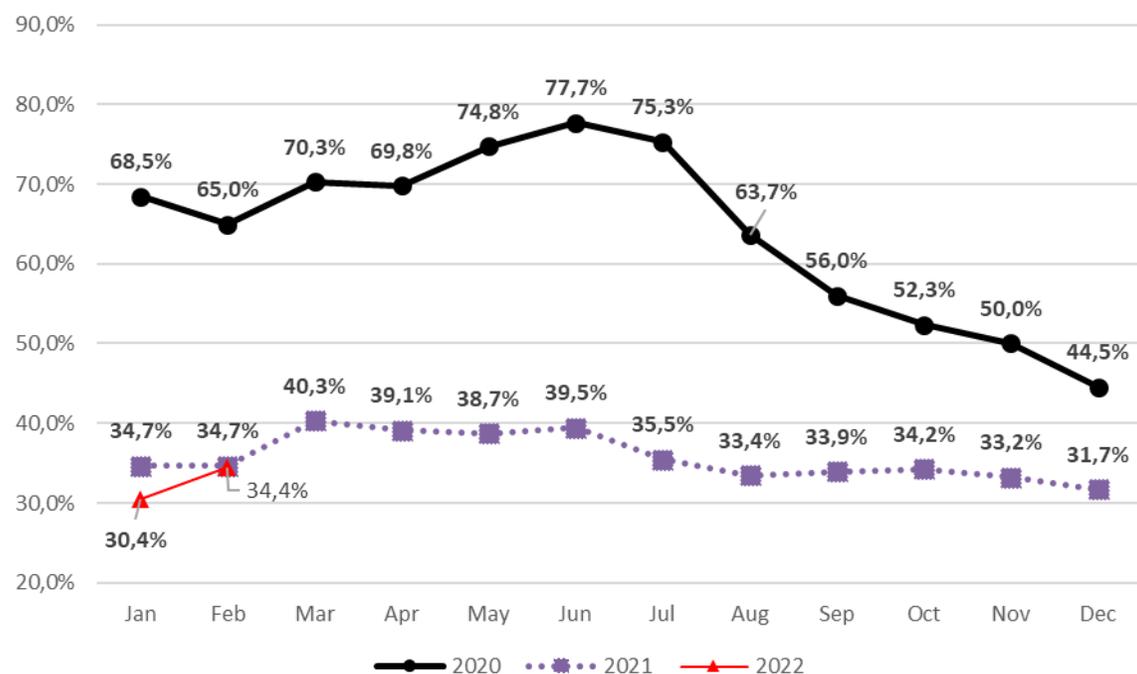
Fonte: bilancio di Hapag Lloyd su dati Container Trade Statistics



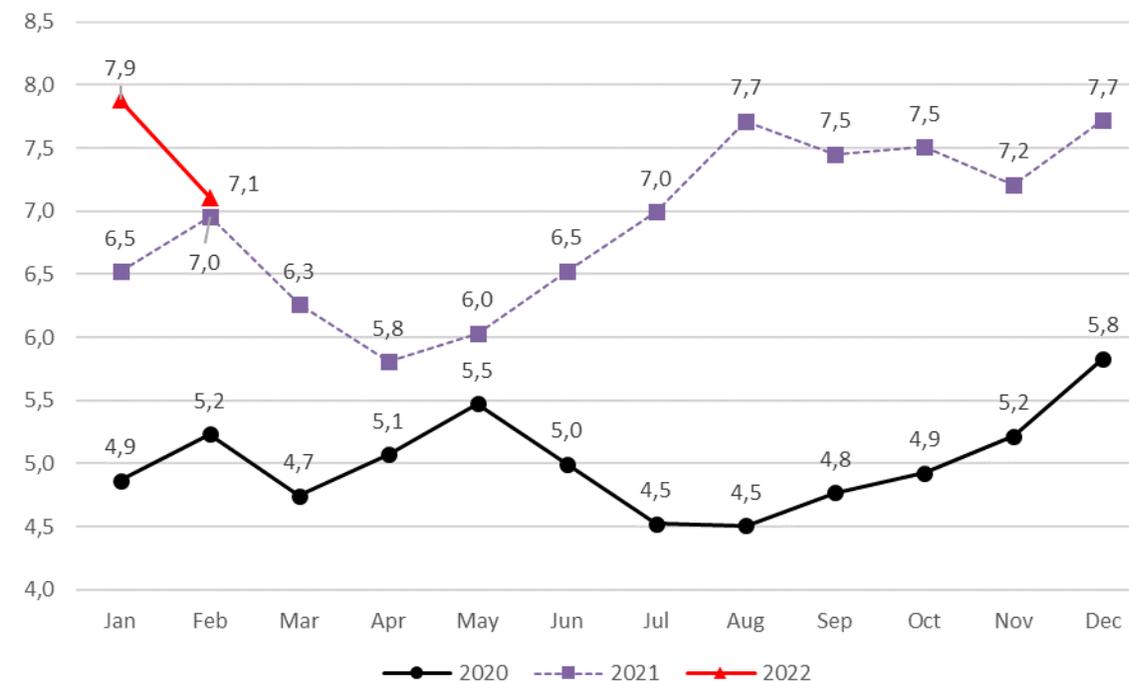
5. Tendenze dello shipping internazionale

Un fenomeno che ha caratterizzato in negativo il settore dello shipping in questi ultimi due anni è il **mancato rispetto dei tempi di arrivo** delle navi nei vari porti, legati ai noti motivi: congestione, chiusure per lockdown, ecc. Secondo i dati di Sea-Intelligence, nel 2021, meno del 40% delle navi è arrivato nei tempi schedati, il restante 60% ha accumulato ritardi più o meno lunghi (in media 7 giorni). **Nei primi due mesi del 2022** si nota un leggero miglioramento: la percentuale di navi arrivate nei tempi stabiliti è salita dal **30,4%** al **34,4%**, con un ritardo medio sceso da **7,9** a **7,1** giorni.

% di navi che rispettano i tempi di arrivo



Giorni medi di ritardo



Fonte: Issue 127 of Sea-Intelligence's Global Liner Performance (GLP) report



5. Tendenze dello shipping internazionale

Il **traffico container** (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel **2021**, è stimato in **179,1 milioni di Teu**, con aumento del **+6,6%** rispetto al 2020.

I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, in tutte le grandi aree geografiche, tranne il Nord America, che ha visto invece aumentare in modo deciso il numero dei container in entrata (+16,9%). A livello di trade regionali, da rilevare la forte crescita del Far East (+8,6%) e dell'America Latina (+6,7%).

Export/Import	2015	2016	2017	2019	2020	2021	Var 21/20
Inter continentale	98.585	102.499	107.467	111.773	110.125	117.523	6,7%
Infra regionale	49.901	51.109	54.399	58.105	57.956	61.610	6,3%
Totale	148.486	153.608	161.866	169.878	168.081	179.133	6,6%

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2015	2016	2017	2019	2020	2021	Var 21/20
Far East	46.422	48.232	50.628	52.369	52.066	58.024	11,4%
Europa	18.978	19.728	20.929	22.130	21.564	22.155	2,7%
Nord America	14.708	15.198	15.527	15.774	14.685	14.136	-3,7%
Australasia	2.247	2.364	2.440	2.457	2.312	2.368	2,4%
Medio Oriente/SCI	7.483	7.896	8.353	8.887	9.085	10.152	11,7%
Africa Sub Sahara	2.520	2.487	2.686	2.810	2.840	3.036	6,9%
America Latina	6.226	6.594	6.903	7.346	7.573	7.652	1,0%
Totale export	98.584	102.499	107.466	111.773	110.125	117.523	6,7%

Import verso	2015	2016	2017	2019	2020	2021	Var 21/20
Far East	20.906	22.141	23.302	23.316	23.586	22.019	-6,6%
Europa	22.465	23.191	24.268	25.646	24.284	26.282	8,2%
Nord America	24.187	25.340	26.637	28.204	29.564	34.566	16,9%
Australasia	3.591	3.832	3.888	4.015	4.097	4.099	0,0%
Medio Oriente/SCI	12.918	13.618	14.030	14.138	12.977	13.160	1,4%
Africa Sub Sahara	6.372	6.169	6.657	7.359	7.143	7.360	3,0%
America Latina	8.145	8.208	8.684	9.095	8.474	10.037	18,4%
Totale import	98.584	102.499	107.466	111.773	110.125	117.523	6,7%

Trade infraregioni	2015	2016	2017	2019	2020	2021	Var 21/20
Far East	37.631	39.214	40.805	43.437	43.210	46.906	8,6%
Europa	6.712	7.035	7.257	8.140	8.202	8.540	4,1%
Nord America	246	266	292	332	305	298	-2,3%
Australasia	457	489	508	449	453	399	-11,9%
Medio Oriente/SCI	3.134	3.337	3.558	3.947	3.986	3.555	-10,8%
Africa Sub Sahara	198	218	244	312	318	331	4,1%
America Latina	1.523	1.550	1.735	1.488	1.482	1.581	6,7%
Totale trade	49.901	52.109	54.399	58.105	57.956	61.610	6,3%

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



5. Tendenze dello shipping internazionale

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

Data l'assoluta particolarità del 2020, è interessante anche confrontare il dato di traffico del **2021**, con quello del **2019**.

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

Scambi % tra grandi aree geografiche

		REGIONE DI EXPORT							Tot import
		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
2021/2020									
REGIONE DI IMPORT	Far East	8,6%	-5,6%	-12,4%	1,5%	-3,6%	2,6%	-6,9%	3,2%
	Europa	8,2%	4,1%	1,3%	1,5%	18,7%	6,2%	4,6%	7,2%
	Nord America	18,7%	12,2%	-2,3%	3,8%	33,2%	22,2%	3,9%	16,7%
	Australasia	-1,4%	7,8%	-3,6%	-12,0%	-2,7%	3,7%	8,1%	-1,2%
	M.O./SCI	3,3%	-2,2%	-0,6%	3,4%	-10,8%	12,2%	-4,6%	-1,5%
	Africa Sub Sahar	-2,2%	7,6%	3,1%	24,0%	5,2%	4,2%	15,7%	3,1%
	America Latina	21,4%	17,6%	12,5%	11,9%	37,1%	38,0%	6,7%	16,7%
Tot export		10,1%	3,1%	-3,7%	0,1%	4,9%	6,6%	2,0%	6,6%

		REGIONE DI EXPORT							Tot import
		Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
2021/2019									
REGIONE DI IMPORT	Far East	8,0%	-5,2%	-14,0%	-3,5%	6,9%	10,6%	-4,1%	3,3%
	Europa	2,4%	4,9%	-10,9%	-4,4%	12,7%	4,7%	8,4%	3,1%
	Nord America	27,6%	9,9%	-10,2%	-3,1%	35,0%	23,9%	6,1%	22,2%
	Australasia	2,6%	4,3%	-8,4%	-11,2%	1,5%	-4,2%	22,1%	0,8%
	M.O./SCI	-5,4%	-8,5%	-15,7%	-7,2%	-9,9%	5,1%	-0,6%	-7,6%
	Africa Sub Sahar	-4,9%	1,9%	-5,5%	13,6%	6,0%	6,4%	22,2%	0,3%
	America Latina	14,1%	11,4%	1,7%	1,5%	37,2%	8,8%	6,3%	9,8%
Tot export		9,5%	1,4%	-10,4%	-4,8%	6,8%	7,9%	4,5%	6,4%

Fonte: DynaLiners su dati CTS



5. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo la flessione del 2020, i porti italiani sono tornati a crescere, superando per la prima volta, nel **2021**, la soglia degli **11 milioni di Teu** movimentati.

L'incremento ha riguardato tutti i porti, tranne quelli di **Civitavecchia** (-6,0%), **Venezia** (-2,9%), **Trieste** (-2,4%), **Bari** (-1,4%) e **Gioia Tauro** (-1,5%). Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019).

Tra altri porti, significativo il recupero di **La Spezia** (+17,2%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, di **Genova** (+8,7%) e **Savona** (+52,8%), porto su cui si è spostata parte dell'attività marittima di Maersk. I porti liguri beneficiano verosimilmente del buon andamento dell'economia del Nord Italia, in particolare della Lombardia, della quale sono i porti di riferimento.

Movimentazione container nei porti italiani.

(Teu x 1000)

Porto	2018	2019	2020	2021	Var. %	Porto	2021	
							Hinterland	Transhipment
Genova	2.609,1	2.615,4	2.352,8	2.557,8	8,7%	Genova	2.211.035	346.812
La Spezia	1.485,6	1.409,4	1.173,7	1.375,6	17,2%	La Spezia	1.313.846	61.780
Livorno	748,0	789,8	716,2	791,4	10,5%	Trieste	529.740	227.503
Trieste	725,4	789,6	776,0	757,2	-2,4%	Livorno	587.039	204.317
Napoli	563,1	681,9	643,5	652,6	1,4%	Napoli	641.951	10.648
Venezia	632,3	593,1	529,1	513,8	-2,9%	Venezia	513.814	-
Salerno	452,1	414,2	377,9	419,1	10,9%	Salerno	374.088	45.014
Savona	65,3	54,5	146,1	223,3	52,8%	Savona	211.038	12.227
Ravenna	216,3	218,1	194,9	212,9	9,3%	Ravenna	210.769	2.157
Ancona	159,1	176,2	158,7	167,3	5,5%	Ancona	167.338	-
Cagliari	288,8	151,4	68,4	109,7	60,3%	Civitavecchia	100.248	-
Civitavecchia	108,4	112,2	106,7	100,2	-6,0%	Cagliari	77.191	32.462
Bari	68,3	82,6	71,2	70,3	-1,4%	Bari	70.256	-
Totale	8.121,8	8.088,6	7.315,1	7.951,3	8,7%	Gioia Tauro	-	3.146.533
Altri porti	156,2	172,2	178,6	198,9	11,4%	Totale Italia	7.210.620	3.573.035
Tot senza Gioia T.	8.278,0	8.260,8	7.493,8	8.150,2	8,8%			
Gioia Tauro	2.328,2	2.522,9	3.193,4	3.146,5	-1,5%			
Totale Italia	10.606,2	10.783,7	10.687,1	11.296,7	5,7%			

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoport

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel **2021**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, complessivamente, **34,8 Mio.Teu** con un aumento del **+4,8% rispetto al 2020**. In decisa crescita i porti di **Tanger Med** (+24,3%), **Malta** (+21,5%), **Barcellona** (+19,4), mentre flette il traffico di **Algeciras** (-6,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med.

Nello stesso periodo, i porti del **North Range** hanno evidenziato una crescita del **5,6%**, con **46,3 Mio.Teu** movimentati. La crescita del traffico, che ha riguardato tutti i porti, è stata particolarmente sostenuta in quelli di **Le Havre** (+27,8%) e **Zeebrugge** (+27,8%).

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

Mediterraneo	2018	2019	2020	2021	Var. %
Tanger Med (MA)	3.472,5	4.801,7	5.771,2	7.173,9	24,3%
Pireo CT (GR)	4.409,2	5.648,1	5.437,5	5.320,0	-2,2%
Valencia (ES)	5.182,7	5.439,8	5.382,3	5.546,8	3,1%
Algeciras (ES)	4.773,2	5.125,4	5.105,8	4.796,7	-6,1%
Suez Canal C.T (EG)	2.528,6	3.161,1	3.783,4	3.648,4	-3,6%
Barcellona (ES)	3.423,1	3.324,7	2.957,7	3.530,8	19,4%
Ambarli (TR)	3.169,9	3.104,9	2.887,8	2.942,6	1,9%
Malta Free Port	3.310,0	2.720,0	2.445,0	2.970,0	21,5%
Mersin (TR)	1.662,4	1.854,3	1.948,7	2.106,9	8,1%
Alessandria (EG)	1.700,0	1.815,0	1.670,0	1.474,3	-11,7%
Marsiglia (FR)	1.390,0	1.454,6	1.300,0	1.490,0	14,6%
Damietta (EG)	1.161,0	1.154,3	1.130,6	1.083,0	-4,2%
Capodistria (SI)	988,5	959,4	945,0	997,6	5,6%
Fiume (HR)	260,4	305,1	344,1	346,0	0,5%
Totale	29.255,9	32.419,7	33.232,7	34.824,9	4,8%
Nord Europa	2018	2019	2020	2021	Var. %
Rotterdam (NL)	14.512,7	14.810,8	14.350,0	15.296,0	6,6%
Anversa (BE)	11.100,4	11.860,2	12.023,1	12.020,2	0,0%
Amburgo (DE)	8.730,0	9.274,2	8.527,0	8.676,7	1,8%
Brema (DE)	5.448,0	4.857,0	4.771,1	5.018,9	5,2%
Le Havre (FR)	2.884,0	2.767,0	2.349,3	3.002,0	27,8%
Zeebrugge (BE)	1.575,0	1.650,0	1.800,0	2.256,2	25,3%
Totale	44.250,1	45.219,2	43.820,5	46.270,1	5,6%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners



5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel 2021, la movimentazione nei seguenti 30 porti, tra i principali a livello mondiale, è stata di **441,3 Mln.Teu**, con un aumento sul 2020 del **6,7%**. Tra i porti più dinamici, quelli asiatici e quelli statunitensi, il cui traffico è trascinato verso l'alto dalla crescita degli scambi, sia con la Cina, sia con l'Europa.

Rank	Porto	Paese	2018	2019	2020	2021	Var %
1	Shanghai	Cina	42.010.000	43.303.000	43.501.400	47.030.000	8,1%
2	Singapore	Singapore	36.599.300	37.195.636	36.870.898	37.470.000	1,6%
3	Ningbo	Cina	26.350.000	27.535.000	28.734.300	31.080.000	8,2%
4	Shenzhen	Cina	25.430.000	27.771.700	26.553.000	28.770.000	8,3%
5	Guangzhou	Cina	21.920.000	23.191.500	23.191.500	24.180.000	4,3%
6	Qingdao	Cina	19.300.000	21.010.000	22.004.700	23.700.000	7,7%
7	Busan	Sud Corea	21.591.900	21.992.000	21.823.961	22.537.700	3,3%
8	Tianjin	Cina	16.000.000	17.300.000	18.356.100	20.270.000	10,4%
9	Hong Kong	Cina	19.596.000	18.303.000	17.953.000	17.772.000	-1,0%
10	Rotterdam	Olanda	14.512.661	14.810.800	14.350.000	15.296.000	6,6%
11	Dubai	EAU	14.954.000	14.111.000	13.486.000	13.742.000	1,9%
12	Port Klang	Malaysia	12.315.700	13.580.700	13.243.741	13.724.000	3,6%
13	Xiamen	Cina	10.702.300	11.122.180	11.410.000	12.045.700	5,6%
14	Anversa	Belgio	11.100.408	11.860.204	12.031.467	12.020.245	-0,1%
15	Tanjung Pelepas	Malaysia	8.960.900	9.077.485	9.846.100	11.087.500	12,6%
16	Los Angeles	USA	9.458.748	9.337.632	9.213.395	10.677.609	15,9%
17	Kaohsiung	Taiwan	10.445.730	10.428.634	9.621.700	9.864.000	2,5%
18	Long Beach	USA	8.091.023	7.632.000	8.113.315	9.384.368	15,7%
19	New York	USA	7.179.800	7.471.131	7.585.819	8.985.900	18,5%
20	Amburgo	Germania	8.741.013	9.274.215	8.527.000	8.676.667	1,8%
21	Laem Chabang	Thailandia	8.074.600	7.980.600	7.546.500	8.523.400	12,9%
22	Suzhou	Cina	6.335.000	6.270.000	6.290.000	8.110.000	28,9%
23	Colombo	Sri Lanka	7.000.000	7.228.337	6.850.000	7.250.000	5,8%
24	Tangeri Med	Marocco	3.472.500	4.801.700	5.771.221	7.173.870	24,3%
25	Savannah	USA	4.352.000	4.599.177	4.682.249	5.613.163	19,9%
26	Valencia	Spagna	5.182.665	5.439.827	5.382.303	5.546.796	3,1%
27	Pireo	Grecia	4.409.200	5.648.056	5.437.477	5.320.000	-2,2%
28	Yingkou	Cina	6.490.000	5.480.000	5.673.100	5.210.000	-8,2%
29	Rizhao	Cina	4.000.000	4.500.000	4.860.000	5.170.000	6,4%
30	Lianyungang	Cina	4.745.000	4.780.000	4.800.000	5.030.000	4,8%
	Totale		399.320.448	413.035.514	413.710.246	441.260.918	6,7%

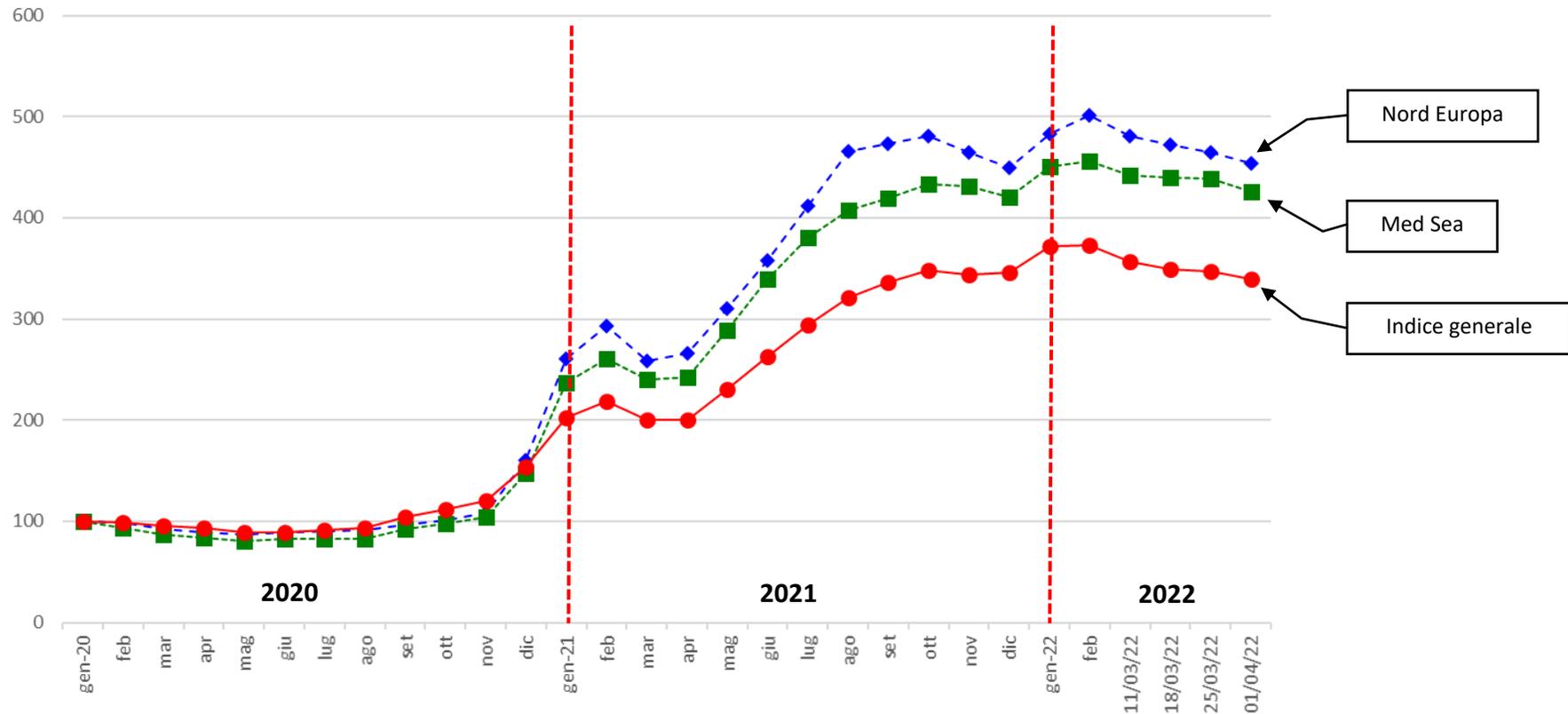
Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)

5. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del CCFI (*China Containerized Freight Index*), nel periodo gennaio 2020 – 1 aprile 2022 (gennaio 2020= 100). Come noto, a partire da fine 2020, i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta **100** la media dei noli di gennaio 2020, a febbraio 2022 l'indice ha toccato quota **501** sulla tratta **Cina-Nord Europa** e **456** su quella **Cina-Mediterraneo**, mentre l'indice generale ha toccato quota **373**.

L'ascesa dei noli, a partire da marzo 2022, sembra aver subito un certo rallentamento. L'indice CCFI ad inizio aprile, sulla tratta **Cina-Mediterraneo** è sceso infatti a **426** punti e su quella **Cina-Nord Europa** a **454**, rispettivamente il **6,6%** e il **9,4%** in meno rispetto ai valori massimi.

Un certo rallentamento dei flussi commerciali, minori colli di bottiglia lungo le *supply chain* globali e l'attenzione delle autorità di controllo, soprattutto statunitensi, sulle dinamiche di mercato dello shipping potrebbero avere effetti positivi sui trend a breve dei noli riportandoli verso valori più sostenibili.



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

5. Tendenze dello shipping internazionale

I primi risultati annunciati dalle compagnie di navigazione impegnate nel settore del container fanno intravedere risultati eccezionali per il 2021. Grazie all'aumento dei noli, alla riorganizzazione delle attività, alla grande attenzione al contenimento dei costi le compagnie mostrano, non solo significativi aumenti del fatturato, ma soprattutto fortissimi incrementi della redditività operativa e degli utili finali, che permettono un complessivo recupero degli squilibri finanziari accumulati negli anni precedenti al 2020.

Compagnia	Valuta	Ricavi			EBIT			Profitti			EBIT/Ricavi		Profitti/Ricavi	
		2020	2021	Var %	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %	2020	2021	2020	2021
CMA CGM (a)	Mln.US\$	22.279	38.447	72,6%	1.987	12.383	523,2%	768	11.224	1361,5%	8,9%	32,2%	3,4%	29,2%
Cosco SH (b)	Mln.RMB	74.052	139.264	88,1%	2.798	47.693	1604,5%	1.938	42.870	2112,1%	3,8%	34,2%	2,6%	30,8%
Evergreen (a)	Mln.TWD	142.388	333.401	134,1%	16.781	192.105	1044,8%	12.598	176.914	1304,3%	11,8%	57,6%	8,8%	53,1%
Hapag Lloyd	Mln.EUR	12.772	22.274	74,4%	1.315	9.380	613,3%	935	9.085	871,7%	10,3%	42,1%	7,3%	40,8%
Hyundai MM c)	Mrd.KRW	6.413	13.794	115,1%	981	7.378	652,1%	124	5.337	4204,0%	15,3%	53,5%	1,9%	38,7%
Maersk	Mln.US\$	39.750	61.787	55,4%	4.186	19.674	370,0%	2.900	18.033	521,8%	10,5%	31,8%	7,3%	29,2%
ONE	Mln.US\$	9.673	21.665	124,0%	1.882	11.970	536,0%	1.626	11.648	616,4%	19,5%	55,3%	16,8%	53,8%
OOCL (b, c)	Mln.US\$	3.430	6.987	103,7%	155	2.855	1741,9%	102	2.811	2655,9%	4,5%	40,9%	3,0%	40,2%
Wan Hai (a, c)	Mln.TWD	53.934	157.360	191,8%	4.200	83.862	1896,7%	2.620	69.082	2536,7%	7,8%	53,3%	4,9%	43,9%
Yang Ming (a, c)	Mln.TWD	105.247	231.006	119,5%	5.001	133.959	2578,6%	2.040	110.100	5297,1%	4,8%	58,0%	1,9%	47,7%
Zim	Mln.US\$	3.991	10.729	168,8%	722	5.816	705,5%	524	4.649	787,2%	18,1%	54,2%	13,1%	43,3%

a) 9 mesi

b) 1° semestre

c) EBIT= profit from operations

Fonte: bilanci aziendali



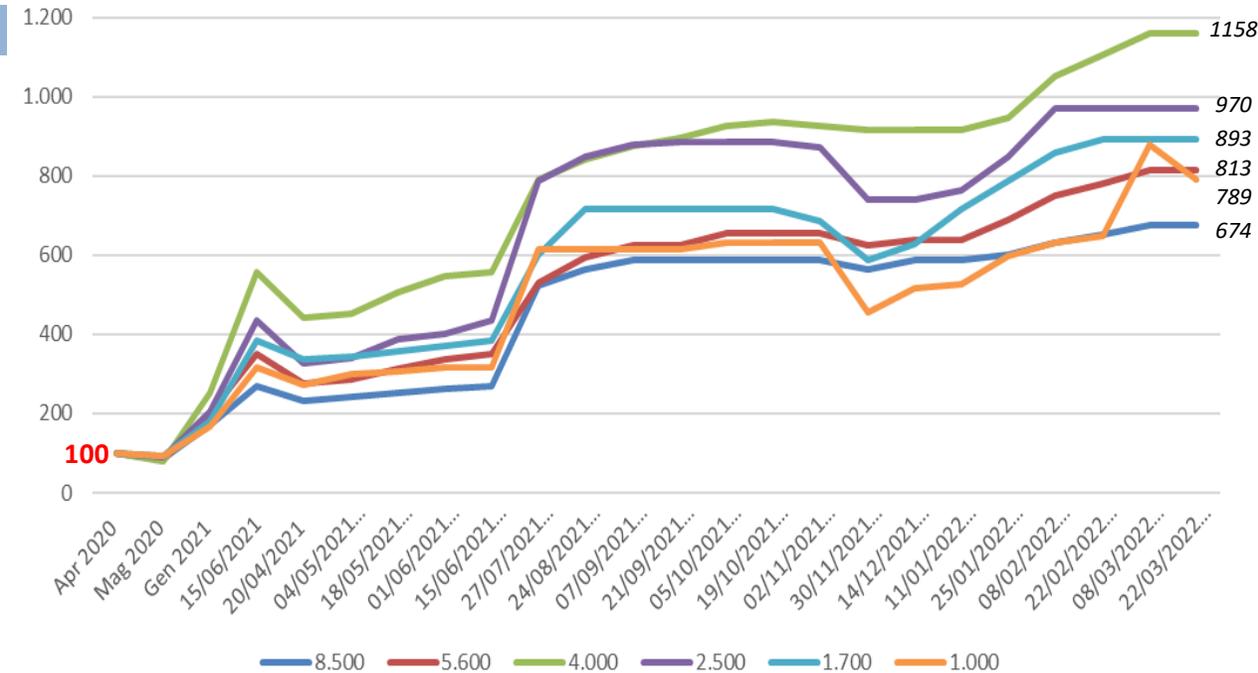
5. Tendenze dello shipping internazionale

La forte crescita della domanda di trasporto è confermata indirettamente dai **prezzi medi (US\$/giorno) per il noleggio di navi portacontainer**, che hanno raggiunto valori tra i più alti negli ultimi anni. Secondo i dati forniti da [Alphaliner](#) nel periodo che va da aprile 2020 al 22 marzo del corrente anno, i noli giornalieri hanno registrato aumenti fino a nove/dieci volte il valore iniziale.

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

Prezzo medio giornaliero di noleggio per tipologia dimensionale di nave portacontainer (x1000 USD)

Teu	01/04/2020	11/01/2022	25/01/2022	08/02/2022	22/02/2022	08/03/2022	22/03/2022
8.500	23,0	135,0	138,0	145,0	150,0	155,0	155,0
5.600	16,0	102,0	110,0	120,0	125,0	130,0	130,0
4.000	9,5	87,0	90,0	100,0	105,0	110,0	110,0
2.500	8,3	63,0	70,0	80,0	80,0	80,0	80,0
1.700	7,0	50,0	55,0	60,0	62,5	62,5	62,5
1.000	5,7	30,0	34,0	36,0	37,0	50,0	45,0



Fonte: Alphaliner



5. Tendenze dello shipping internazionale

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

L'indice, che come noto tende ad anticipare il ciclo economico, era sceso fino ad un minimo di 393 punti a metà maggio 2020, per poi risalire, a mano a mano che la situazione economica migliorava, fino ad un massimo di 4651 punti a fine settembre 2021. Dopo la rapida flessione degli ultimi mesi dello scorso anno, l'indice ha ripreso a salire, portandosi a quota 2357 ad inizio aprile 2022.

Andamento del Baltic Dry Index dal 02/01/2020 al 04/04/2022



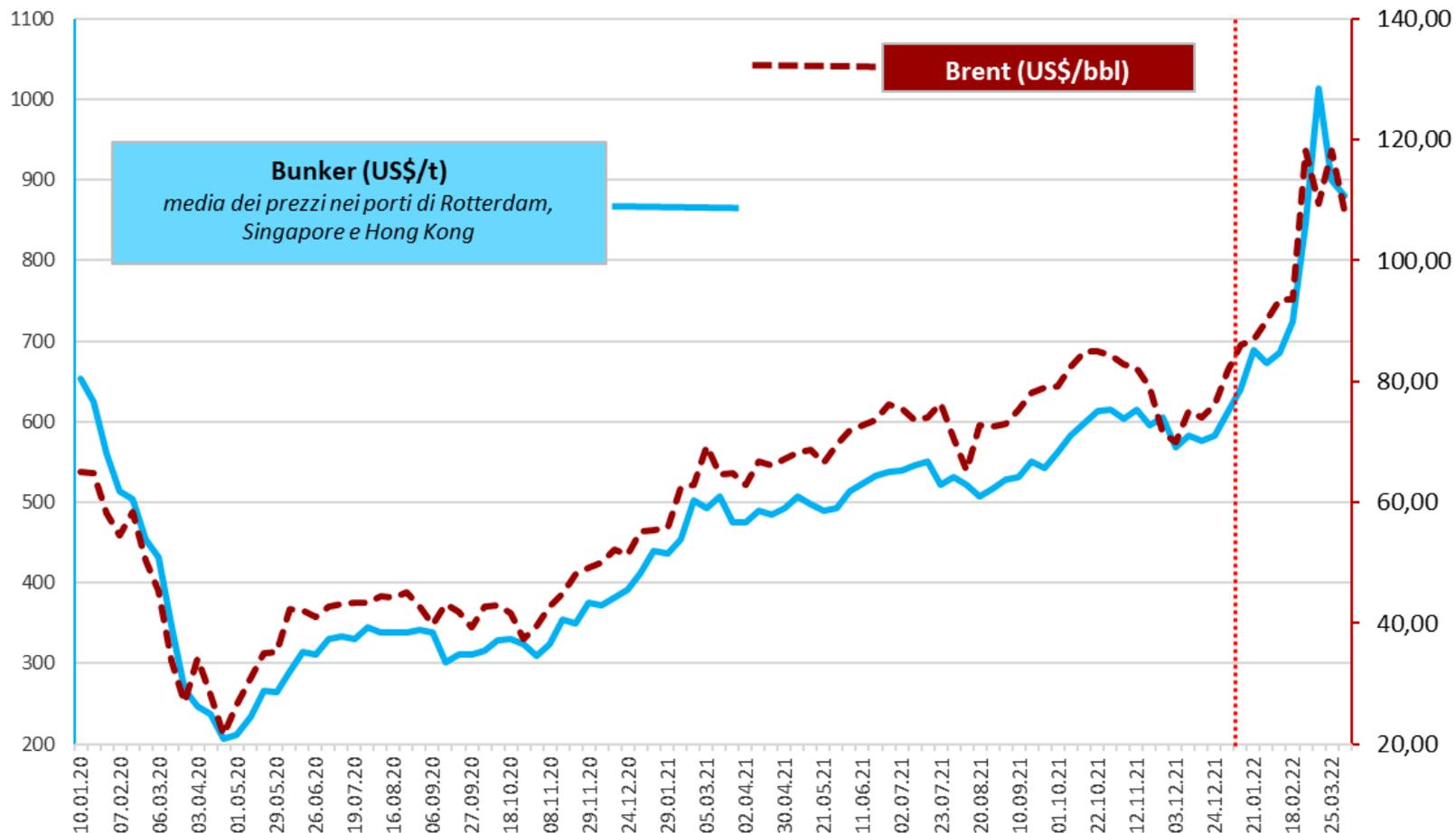
Fonte: Investing.com



5. Tendenze dello shipping internazionale

Come illustrato in precedenza, questi ultimi mesi sono stati caratterizzati dalla crescita, sui mercati internazionali, del prezzo delle materie prime, petrolio compreso (brent). Quest'ultimo, dopo i minimi raggiunti nel 2020 (21,44 US\$/bbl), nei periodi più critici della pandemia (aprile-maggio 2020), è rapidamente risalito per toccare un massimo di 127,98 USD/bbl agli inizi di marzo 2022 (circa cinque volte il minimo indicato). In seguito il prezzo è lentamente sceso, per collocarsi poco sopra ai 100 USD/bbl agli inizi di aprile.

Il bunker ha seguito naturalmente un'evoluzione simile, passando da un minimo di 207 USD/t a fine aprile 2020 (media dei prezzi settimanali del bunker nei porti di Rotterdam, Singapore, Hong Kong)), agli attuali 880 USD/t, ma aveva superato i 1000 USD/t a marzo. Aumenti che hanno contribuito sin modo significativo alla crescita dei noli.



Fonte: DynaLiners,
Investing.com

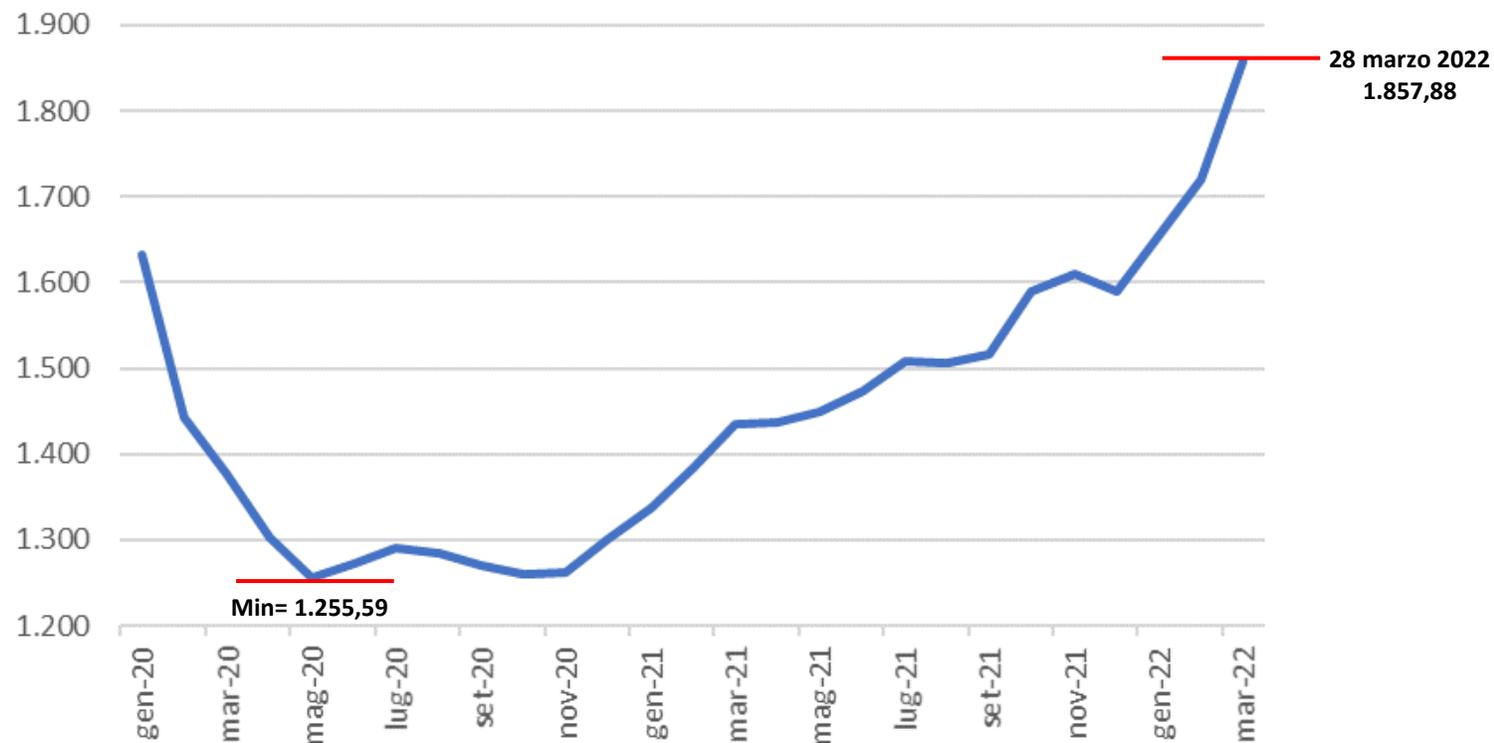


5. Tendenze dello shipping internazionale

L'aumento del prezzo del petrolio ha comportato la corrispondente crescita del prezzo del gasolio per autotrazione, il cui massimo, nel periodo considerato, è stato di **1857,88 €/1000 litri** la settimana del 28 marzo 2022. Nel periodo maggio 2020/marzo 2022 il gasolio è cresciuto del **48%**.

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

(gennaio 2020– 28 marzo 2022)



Fonte: Ministero della transizione ecologica