

FEDESPEDI *ECONOMIC OUTLOOK* - II SEMESTRE 2018

**DAZI DI TRUMP E TRATTATIVA COMMERCIALE USA-CINA,
RALLENTAMENTO DELL'ECONOMIA CINESE, BREXIT ED EMBARGHI CONTRO RUSSIA E IRAN:
GRANDI INCERTEZZE PESANO SULL'EXPORT ITALIANO**

**PREOCCUPA IL CALO DEL TRAFFICO NEI PORTI ITALIANI (-2,4%)
IN CONTROTENDENZA RISPETTO AGLI ALTRI PORTI DEL MEDITERRANEO (+8.8%)
E AI PORTI DEL NORTHERN RANGE (+3,3%)**

IL PRESIDENTE MORETTO: *“Guardo al lato positivo: il complicarsi dello scenario apre grandi opportunità per gli spedizionieri, partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese”*

Viene pubblicato oggi dal Centro Studi Fedespedit il 14° quadrimestrale di informazione economica *“Fedespedit - Economic Outlook”*, con i dati di scenario (macroeconomici, import, export) relativi al **II semestre 2018** e approfondimenti sul cargo aereo, sul traffico sulla rete autostradale e sulle tendenze in atto nello shipping internazionale.

Lo studio è disponibile sul sito di Fedespedit www.fedespedit.it/index.php/documenti/carica/newsletter

Dallo studio emerge quanto **grandi incertezze** – a livello nazionale e internazionale – **gravino sulla traiettoria a breve del ciclo economico italiano**, spingendo **imprese e consumatori a scelte prudenti**. L'esito sono una **domanda interna debole** e una **flessione del saldo commerciale per il nostro Paese** (del valore di 38,765 miliardi di euro nei primi 11 mesi del 2017 e ridottosi, nello stesso periodo del 2018, a 32,939 miliardi), che **comunque rimane fortemente positivo**. Queste le **questioni “aperte”** che hanno **ridotto la crescita degli scambi internazionali nel 2018** e che **iniziano a pesare sull'export (-0,4% a novembre 2018) e import (-2,2% a novembre 2018) italiani**:

- le **politiche protezionistiche e daziarie di Trump** (che fanno volare l'economia USA - PIL +3,5% - anche grazie ad ampie agevolazioni fiscali alle imprese) e le lunghe **trattative commerciali tra USA e Cina**;
- la **flessione della crescita cinese** – stimata sotto le attese anche nel 2019 (+6,5%) e nel 2020 (+6,2%) – anche come conseguenza della ridefinizione della politica economica del Paese (più propenso a dare maggiore attenzione alla domanda interna);
- il conseguente **rallentamento delle economie dell'eurozona nel 4° trimestre del 2018 e il calo della produzione industriale**, soprattutto in **Germania** (-1,9% a novembre e -0,4 a dicembre) e **Italia** (-1,9% a novembre e -0,8% a dicembre), che sembrano segnare un momento di rottura rispetto al buon andamento dei 3 anni precedenti;
- **l'incognita Brexit e il rischio di un mancato accordo** tra UE e Regno Unito: non va dimenticato il fatto che **il Regno Unito è il 5° partner commerciale dell'Italia, vale il 5,5% dell'export nazionale ed è tra i Paesi con i quali abbiamo il saldo commerciale positivo più alto (export: 21,208 miliardi di euro; import: 9,906 miliardi di euro)**, insieme a Stati Uniti, Francia e Svizzera;
- la decisione di mantenere o imporre **nuovi embarghi** in risposta a tensioni politiche (ad esempio, il perdurare delle sanzioni verso la **Russia** e le nuove sanzioni verso **l'Iran**).

Nonostante queste grandi incertezze, **l'export italiano continua a crescere (+3,8%** nei primi 11 mesi del **2018, in calo rispetto al +7,4% del 2017 e appena sotto l'export mondiale, che fa segnare +4% nel 2018, anch'esso in calo rispetto al +5,3% del 2017).** I risultati migliori sono verso **l'Africa (+8,2%) e l'Asia Centrale (+17,4%),** oltre che verso **l'UE a 28 (+5,3%,** nostro tradizionale bacino di destinazione). Per quanto riguarda il saldo commerciale, i Paesi con cui abbiamo **maggior deficit** rimangono **Cina, Paesi Bassi, Germania e Belgio.**

Ha così commentato il **Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto:** *"Il rallentamento dell'export italiano in risposta ad una flessione dell'economia e degli scambi internazionali, dovuta alle dinamiche politiche ed economiche in atto, è un dato che dobbiamo cogliere come un'opportunità. Come sappiamo, le aziende italiane sono fortemente orientate all'export, data la debolezza del mercato interno. Dunque, tanto più in questo momento di incertezza e di crescente complessità dello scenario del commercio internazionale, la professionalità dello spedizioniere internazionale, partner strategico delle imprese che decidono di internazionalizzare la propria attività, può fare la differenza e può rappresentare la leva di crescita per la manifattura, soprattutto se si parla di MPMI.*

Preoccupa di più, invece, il dato sulla flessione del traffico dei porti italiani (-2,4%) in controtendenza rispetto al +8,8% degli altri porti del Mediterraneo e alla continua crescita di quelli del Nord Europa. La perdita di competitività è un grave fattore di rischio per l'Italia e questo ritardo va recuperato con un gioco di squadra tra pubblico e privato per il miglioramento dell'efficienza dei sistemi di controllo delle merci in entrata/uscita, per migliorare il servizio reso alle imprese importatrici ed esportatrici".

I **porti italiani**, infatti, **nel 2018** hanno movimentato 10,284 milioni di Teu, in **diminuzione del 2,4% rispetto al 2017:** ottimi i risultati di **Trieste (+17,7%), Napoli (+13,0%) e Venezia (+3,4%),** ma continua la **crisi dei porti di transhipment,** con le pesanti flessioni di **Gioia Tauro (-5,9%) e Cagliari (-53,2%) e Genova,** dopo la tragedia del ponte Morandi, **limita le perdite ad un modesto -0,5%.**

Il dato preoccupa particolarmente perché in **controtendenza** rispetto a quanto si registra **nel resto del Mediterraneo, con i porti NON italiani** che hanno movimentato complessivamente 27,6 milioni di Teu, con un **aumento dell'8,8% sul 2017,** oltre al consueto andamento positivo dei **porti del Northern Range,** che hanno aumentato i loro traffici del **+3,3%,** con 44,3 milioni di Teu movimentati.

Tra i porti maggiori, in forte crescita **Pireo (+19,4%) e Barcellona (+15,1%).** Buoni anche i risultati di **Tangeri Med (+4,8%), Valencia (+5,5%) e, in ripresa dopo il calo del 2017, Algeciras (+9,6%).** Ottime le performance di **Anversa (+6,2%) e Rotterdam (5,7%).** In crescita anche il porto di **Zeebrugge (+5%),** le cui attività container sono destinate ad espandersi rapidamente con l'ingresso di COSCO Shipping Ports. Calano, invece, i **porti tedeschi: Amburgo (-1%) e Brema (-0,6%).**

Queste le altre tendenze in atto nel nostro settore:

- **sostanzialmente invariato il traffico cargo aereo in Italia nel 2018** (-0,5% sul 2017) dopo le crescite record degli ultimi anni; la stessa tendenza si riscontra a livello globale con il 2018 che si chiude con un +3,5%, contro il +9,7% del 2017. Le cause sono da individuare, secondo IATA nella fine del ciclo di ricostituzione degli stock di magazzino e nella generale debolezza degli scambi internazionali;
- **la crescita (+2,6%) del traffico di veicoli pesanti** sulla rete autostradale italiana nei primi 11 mesi del 2018: **superati i 19 milioni di veicoli/Km,** a conferma di una certa vivacità dell'economia nazionale, nonostante i segnali di difficoltà.

www.fedespedi.it

Milano, 7 marzo 2018

Ufficio Stampa Fedespedi (ufficiostampa@fedespedi.it – 02 671541)

Centro Studi Fedespedi (centrostudi@fedespedi.it)

Responsabile Comunicazione Fedespedi: Anna Pompa (anna.pompa@fedespedi.it)