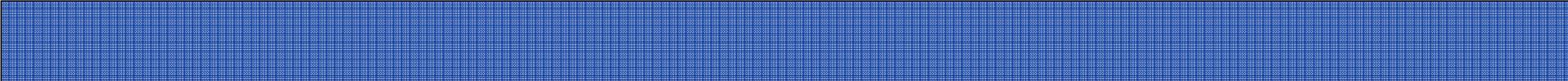




Fedespedi News n. 1

Quadrimestrale di informazione economica.

Milano, ottobre 2013



- 1. I dati macroeconomici**

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo

4. Tendenze dello shipping internazionale



1. I dati macroeconomici

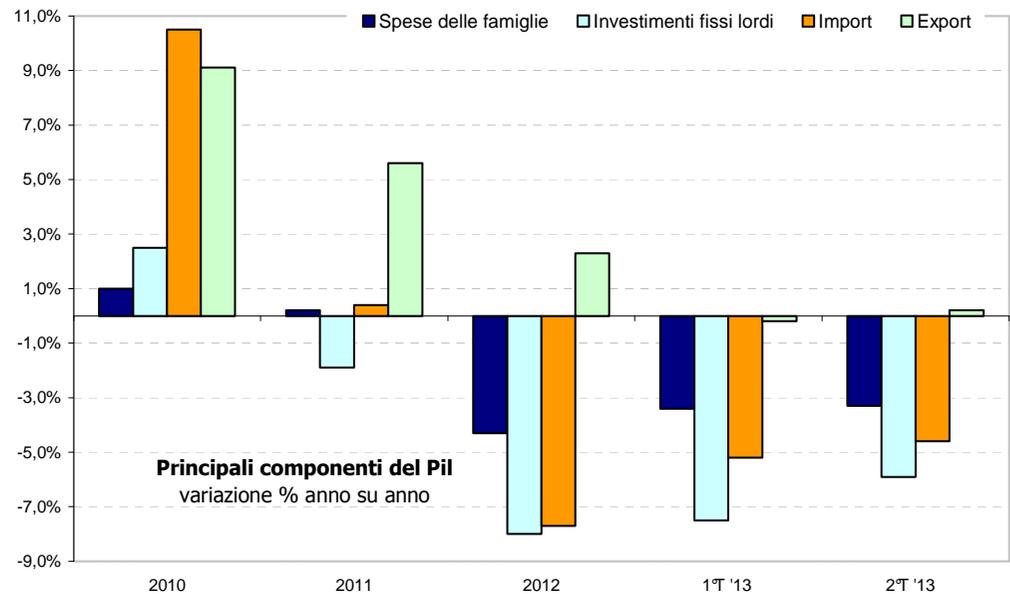
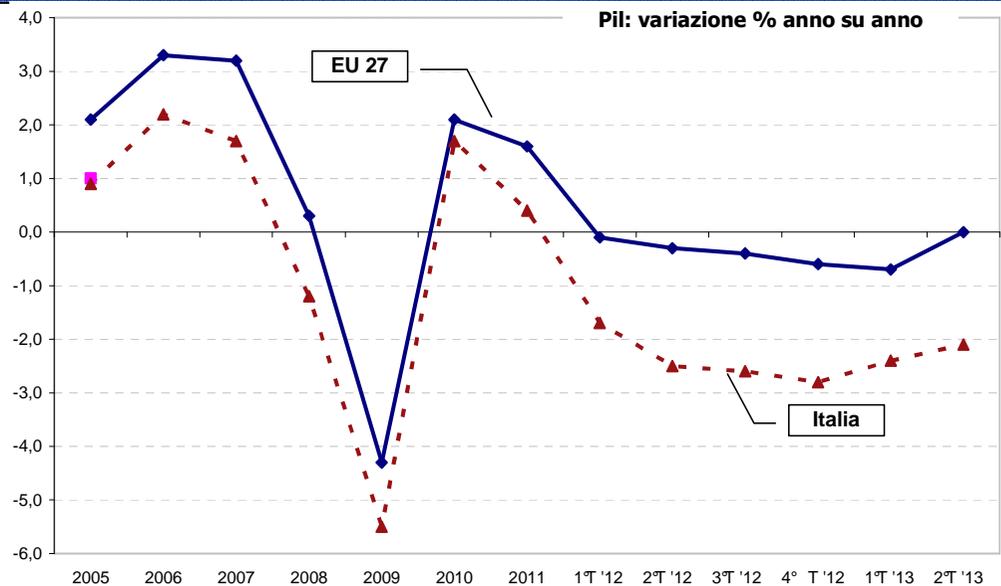
La situazione economica italiana rimane **estremamente debole**, senza significativi segnali di ripresa.

L'andamento del Pil nel 2° trimestre del 2013 (-2,1% contro il -2,4% del 1°T) conferma la situazione di **grave recessione** evidenziatasi nel corso del 2012, uno degli anni più difficili, insieme al 2009, nella storia recente del nostro paese, gravato anche da una forte incertezza politica.

Nel 2° trimestre del 2013 tutte le componenti del Pil presentano un segno meno, a partire dalle **spese delle famiglie** fortemente compresse da vari fattori: generale incertezza sul futuro, aumento della disoccupazione, fortissimo aumento della pressione fiscale che lascia pochi margini ai consumi.

La debolezza della domanda interna delle famiglie condiziona anche gli **investimenti delle imprese** che negli ultimi periodi non trovano sollievo neppure nelle esportazioni, il cui trend si è progressivamente ridotto, fino a segnare un -0,2% nei primi tre mesi del corrente anno. Nel 2° trimestre le esportazioni hanno dato segni di ripresa con un aumento, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dello 0,2%.

L'aspetto più preoccupante è che l'Italia sta attraversando una fase ormai decennale di grave crisi di produttività e competitività del sistema economico nel suo insieme.



Fonte: Istat, Eurostat



1. I dati macroeconomici

La debolezza del ciclo economico, a livello europeo, non riguarda solo l'Italia, ma coinvolge tutti i maggiori paesi, in particolare quelli dell'**Euro-zona**, la cui variazione media del Pil negli ultimi 6 trimestri è costantemente negativa. Anche la Germania ha mostrato nel 1° trimestre del 2013 un segno meno (-0,3%), mentre nel 2° trimestre è tornata su valori positivi (+0,5%).

Andamenti simili anche per i paesi della Comunità europea fuori dall'Euro-zona, ad eccezione di Lituania e Lettonia la cui crescita nel periodo considerato è stata costantemente superiore al 3% con punte prossime al 6%.

Maggiore dinamismo invece nel caso degli altri grandi paesi protagonisti sulla scena economica internazionale, a partire dalla **Cina** la cui crescita continua anche se a tassi leggermente inferiori rispetto agli anni scorsi, ma comunque sempre molto elevati (sopra il 7%). Abbastanza bene anche **Russia, Stati Uniti e Brasile**, paese quest'ultimo in ripresa negli ultimi 2 trimestri. In frenata invece il **Giappone** dopo gli ottimi risultati della prima metà del 2012.

Nel complesso, il Fondo Monetario Internazionale stima un Pil mondiale del 2013 **sostanzialmente in linea** con quello del 2012.

Una più decisa ripresa, se ci sarà, è prevista per il prossimo anno.

VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE27

(sullo stesso periodo anno precedente)

| Paesi | 1° T 12 | 2° T 12 | 3° T 12 | 4° T 12 | 1° T 13 | 2° T 13 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Austria | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,2 | 0,2 |
| Belgio | 0,4 | -0,4 | -0,4 | -0,5 | -0,6 | -0,1 |
| Cipro | -1,7 | -2,5 | -2,3 | -3,5 | -4,7 | -5,2 |
| Estonia | 3,6 | 2,8 | 3,1 | 3,0 | 1,3 | 1,4 |
| Finlandia | 1,5 | -0,1 | -1,6 | -2,2 | -2,4 | 0,0 |
| Francia | 0,2 | 0,1 | 0,0 | -0,3 | -0,5 | 0,3 |
| Germania | 1,2 | 1,0 | 0,9 | 0,3 | -0,3 | 0,5 |
| Grecia | -6,7 | -6,4 | -6,7 | -5,7 | -5,6 | -4,6 |
| Irlanda | 1,7 | 0,8 | -0,5 | -1,0 | -1,0 | n.d. |
| Italia | -1,7 | -2,5 | -2,6 | -2,8 | -2,4 | -2,1 |
| Lussemburgo | -0,3 | 0,6 | -0,3 | 1,6 | 1,0 | n.d. |
| Malta | -0,7 | 1,5 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | n.d. |
| Olanda | -1,0 | -0,4 | -1,5 | -1,5 | -1,4 | -1,8 |
| Portogallo | -2,3 | -3,2 | -3,6 | -3,8 | -4,1 | -2,0 |
| Slovacchia | 2,7 | 2,3 | 1,9 | 1,0 | 0,8 | 0,8 |
| Slovenia | -0,8 | -2,3 | -2,8 | -3,2 | -3,2 | -2,2 |
| Spagna | -0,7 | -1,4 | -1,7 | -2,1 | -2,0 | -1,6 |
| Euro-zona | -0,1 | -0,5 | -0,7 | -0,9 | -1,0 | -0,5 |
| Bulgaria | 0,5 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 0,2 |
| Croazia | | -2,5 | -1,9 | -2,3 | -1,5 | -0,7 |
| Danimarca | 0,1 | -1,3 | 0,0 | -0,4 | -0,8 | 0,5 |
| Gran Bretagna | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,3 | 1,5 |
| Lettonia | 5,6 | 5,0 | 5,3 | 5,6 | 5,6 | 4,3 |
| Lituania | 4,2 | 3,1 | 3,8 | 3,1 | 4,2 | 4,2 |
| Polonia | 3,5 | 2,2 | 1,7 | 0,8 | 0,7 | 1,1 |
| Rep. Ceca | -0,5 | -1,1 | -1,4 | -1,6 | -2,4 | -1,3 |
| Romania | 0,8 | 1,8 | -1,1 | 0,8 | 2,3 | 1,4 |
| Svezia | 1,3 | 1,4 | 0,3 | 1,5 | 1,6 | 0,6 |
| Ungheria | -1,2 | -1,7 | -1,7 | -2,5 | -0,5 | 0,2 |
| UE 27 | 0,1 | -0,3 | -0,5 | -0,7 | -0,7 | 0,0 |
| Brasile | 0,7 | 0,5 | 0,9 | 1,4 | 1,8 | 3,3 |
| Cina | 8,1 | 7,6 | 7,4 | 7,9 | 7,7 | 7,5 |
| Giappone | 3,2 | 3,9 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,9 |
| Russia | 4,3 | 4,3 | 3,3 | 2,4 | 1,6 | 1,9 |
| Stati Uniti | 2,4 | 2,1 | 3,1 | 2,0 | 1,3 | 1,6 |

Fonte: Eurostat, OECD



1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo

4. Tendenze dello shipping internazionale



2. Export ed import dell'Italia

Le **esportazioni** sono forse l'unica **voce positiva** dell'economia italiana in questi ultimi anni.

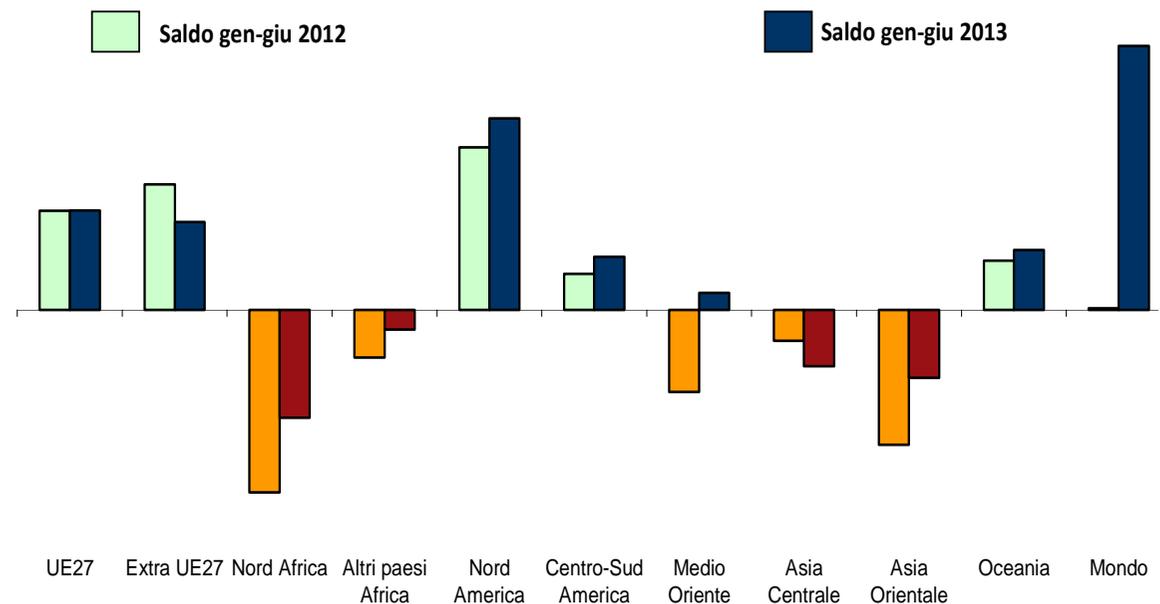
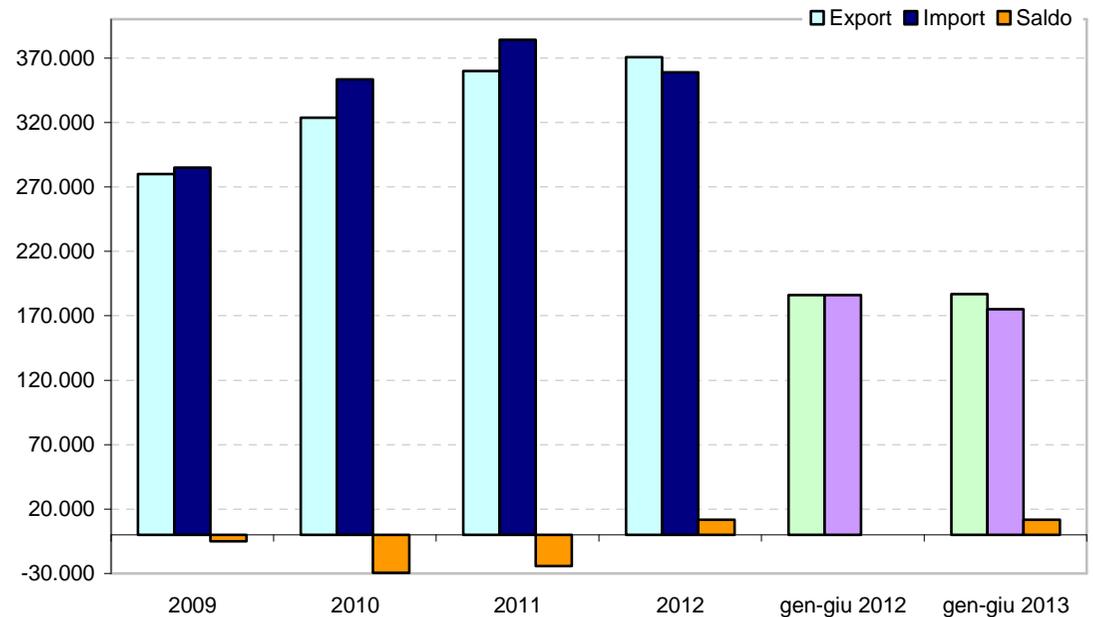
Dopo la caduta del 2009, esse sono infatti aumentate progressivamente, mentre per i motivi già illustrati in precedenza le **importazioni** hanno subito un **drastico ridimensionamento**, con un calo nel 2012 del 6,5%.

Di conseguenza, dopo molti anni, la **bilancia commerciale italiana è tornata in attivo**, con un saldo superiore agli 11 miliardi di euro. **I primi 6 mesi del 2013**, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, hanno confermato il trend del 2012: sostanziale stabilità delle esportazioni e un'ulteriore flessione delle importazioni del 6%, con un saldo finale positivo per 11,6 miliardi di Euro..

Considerando la ripartizione per aree geografiche, in **saldo positivo** gli scambi con i paesi europei e del Nord e Centro-Sud America.

Negativi invece quelli con il Nord Africa e il Medio Oriente, nostri tradizionali fornitori di beni energetici, quali gas e petrolio.

Negativo anche il saldo con i paesi asiatici, in particolare con quelli del Far East, su cui pesa il ruolo svolto dalla Cina.



Fonte: Istat (milioni di Euro)

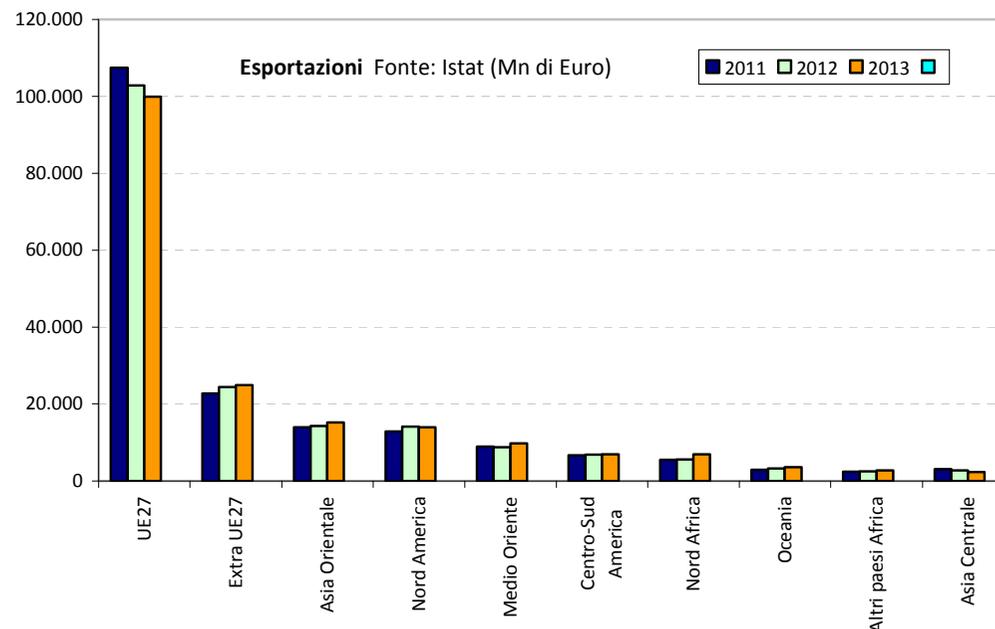


2. Export ed import dell'Italia

Nel corso degli ultimi 10 anni, la geografia del commercio estero italiano è **profondamente cambiata**.

I **paesi dell'Unione Europea** rimangono senz'altro, con valori superiori al 50% sul totale dell'export-import, i nostri principali clienti/fornitori, ma il loro peso è diminuito nettamente, mentre è **cresciuto** quello di altre aree geografiche come l'Europa extra UE27, il Far East e il Medio Oriente.

In particolare negli ultimi anni la crisi dell'area Euro ha comportato un ridimensionamento dell'export italiano verso i paesi che la compongono, solo parzialmente compensato dall'aumento verso altre aree geografiche, come quella del Nord Africa e in genere dei paesi della sponda Sud del Mediterraneo.



Export-Import dell'Italia con i principali paesi del Mediterraneo

| Esportazioni (Mil.€) | 2010 | 2011 | 2012 | Gen-Giu | Gen-Giu | Importazioni (Mil.€) | 2010 | 2011 | 2012 | Gen-Giu | Gen-Giu |
|----------------------|-------|-------|--------|---------|---------|----------------------|--------|-------|--------|---------|---------|
| | | | | 2012 | 2013 | | | | | 2012 | 2013 |
| Turchia | 7.925 | 9.299 | 10.223 | 4.977 | 5.016 | Libia | 12.060 | 3.972 | 12.872 | 5.851 | 5.670 |
| Algeria | 2.817 | 2.925 | 3.317 | 1.494 | 2.021 | Algeria | 8.055 | 8.302 | 8.945 | 5.238 | 3.551 |
| Tunisia | 3.276 | 2.861 | 2.914 | 1.545 | 1.551 | Turchia | 5.130 | 5.957 | 5.188 | 2.650 | 2.863 |
| Egitto | 2.824 | 2.564 | 2.758 | 1.334 | 1.407 | Tunisia | 2.183 | 2.429 | 2.123 | 1.093 | 1.093 |
| Israele | 1.890 | 2.232 | 1.949 | 954 | 1.054 | Egitto | 1.699 | 2.503 | 1.981 | 1.234 | 1.010 |
| Marocco | 1.394 | 1.446 | 1.348 | 677 | 762 | Israele | 992 | 1.055 | 961 | 513 | 509 |
| Libia | 2.447 | 496 | 1.178 | 561 | 1.139 | Marocco | 511 | 596 | 582 | 284 | 357 |
| Libano | 1.022 | 1.193 | 1.088 | 531 | 607 | Libano | 28 | 35 | 34 | 18 | 28 |

Fonte: Istat



2. Export ed import dell'Italia

Considerando i **paesi clienti**, si conferma l'importanza della **Germania e della Francia** che da soli assorbono il 23% circa dei nostri prodotti (era il 26% nel 2002). Seguono nostri tradizionali clienti quali gli Stati Uniti, la Svizzera, il Regno Unito e la Spagna. In **crescita l'export** verso i grandi paesi emergenti quali la Turchia, la Russia, la Polonia, la Cina e il Brasile.

Anche per quanto riguarda i **paesi fornitori**, ai primi due posti si collocano, ormai da molti anni, **Germania e Francia**, che insieme rappresentano il 23% circa del totale (era quasi il 30% nel 2002). Al terzo posto si colloca la **Cina**, seguita dai **Paesi Bassi**, dalla **Russia** e da altri paesi europei, oltre gli **Stati Uniti**.

| Paesi clienti: export Italia (milioni €) | | | | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|
| | 2011 | | 2012 | |
| 1 | Germania | 49.271 | Germania | 48.620 |
| 2 | Francia | 43.597 | Francia | 43.016 |
| 3 | Stati Uniti | 22.834 | Stati Uniti | 26.666 |
| 4 | Svizzera | 20.641 | Svizzera | 22.900 |
| 5 | Spagna | 19.894 | Regno Unito | 18.901 |
| 6 | Regno Unito | 17.544 | Spagna | 18.245 |
| 7 | Cina | 10.018 | Turchia | 10.616 |
| 8 | Turchia | 9.635 | Belgio | 10.263 |
| 9 | Belgio | 9.634 | Russia | 10.004 |
| 10 | Polonia | 9.420 | Paesi Bassi | 9.254 |
| 11 | Russia | 9.306 | Polonia | 9.198 |
| 12 | Paesi Bassi | 9.120 | Cina | 9.031 |
| 13 | Austria | 8.727 | Austria | 8.618 |
| 14 | Romania | 6.136 | Romania | 5.806 |
| 15 | Brasile | 4.785 | Giappone | 5.638 |
| 16 | Giappone | 4.733 | EAU | 5.513 |
| 17 | EAU | 4.730 | Brasile | 5.004 |
| 18 | Hong Kong | 4.176 | Hong Kong | 4.478 |
| 19 | Rep. Ceca | 4.174 | Rep. Ceca | 4.188 |

| Paesi fornitori: import Italia (milioni €) | | | | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|
| | 2011 | | 2012 | |
| 1 | Germania | 62.405 | Germania | 54.885 |
| 2 | Francia | 33.605 | Francia | 31.263 |
| 3 | Cina | 29.580 | Cina | 24.652 |
| 4 | Paesi Bassi | 21.038 | Paesi Bassi | 20.440 |
| 5 | Spagna | 18.117 | Russia | 18.639 |
| 6 | Russia | 16.905 | Spagna | 16.823 |
| 7 | Belgio | 14.569 | Belgio | 14.443 |
| 8 | Stati Uniti | 13.028 | Stati Uniti | 12.677 |
| 9 | Svizzera | 11.296 | Svizzera | 10.988 |
| 10 | Regno Unito | 10.945 | Regno Unito | 9.462 |
| 11 | Austria | 9.441 | Austria | 8.895 |
| 12 | Polonia | 7.518 | Polonia | 7.113 |
| 13 | Turchia | 5.980 | Turchia | 5.261 |
| 14 | Romania | 5.295 | Romania | 4.814 |
| 15 | Rep.Ceca | 4.901 | Rep. Ceca | 4.452 |
| 16 | Giappone | 4.218 | Brasile | 3.409 |
| 17 | Brasile | 4.150 | Giappone | 3.194 |
| 18 | EAU | 861 | EAU | 652 |
| 19 | Hong Kong | 333 | Hong Kong | 230 |

Fonte: elaborazioni ICE su dati ISTAT



2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella i **primi 30 prodotti esportati** dall'Italia nel 2012, in milioni di Euro (codici Ateco 2007 a 5 cifre). Rappresentano da soli circa il 50% del totale dell'export italiano.

| Categorie | EXP2010 | EXP2011 | EXP2012 |
|---|---------|---------|---------|
| 1 CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio | 13.224 | 14.938 | 18.488 |
| 2 CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici | 12.180 | 13.407 | 15.331 |
| 3 CL29100-Autoveicoli | 11.719 | 12.690 | 13.084 |
| 4 CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli | 9.794 | 11.184 | 10.650 |
| 5 CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie | 7.387 | 9.362 | 9.713 |
| 6 CH24410-Metalli preziosi e semilavorati | 3.726 | 7.008 | 8.969 |
| 7 CB15201-Calzature | 6.823 | 7.698 | 7.845 |
| 8 CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura | 6.232 | 6.954 | 7.250 |
| 9 CK28130-Altre pompe e compressori | 5.398 | 5.556 | 6.020 |
| 10 CK28140-Altri rubinetti e valvole | 4.682 | 5.129 | 5.781 |
| 11 CE20160-Materie plastiche in forme primarie | 5.111 | 5.706 | 5.737 |
| 12 VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte. | 4.367 | 5.137 | 5.439 |
| 13 CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi | 4.393 | 4.435 | 5.294 |
| 14 CM32121-Oggetti di gioielleria ed oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di metalli preziosi | 4.256 | 4.626 | 5.171 |
| 15 CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione; condizionatori domestici fissi | 4.495 | 4.757 | 4.907 |
| 16 CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a (incluse parti e accessori) | 4.719 | 5.606 | 4.881 |
| 17 CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria | 3.035 | 4.021 | 4.813 |
| 18 CH24202-Tubi e condotti saldati e simili | 3.804 | 4.576 | 4.581 |
| 19 CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici | 4.276 | 4.473 | 4.553 |
| 20 CE20140-Altri prodotti chimici di base organici | 4.091 | 4.244 | 4.532 |
| 21 CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione | 3.460 | 4.174 | 4.468 |
| 22 CK28293-Macchine automatiche per la dosatura, la confezione e per l'imballaggio (incluse parti e accessori) | 3.655 | 4.211 | 4.428 |
| 23 CG22210-Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche | 4.196 | 4.519 | 4.415 |
| 24 CB13200-Tessuti (esclusi tessuti a maglia e all'uncinetto e rivestimenti tessili per pavimenti) | 4.178 | 4.460 | 4.313 |
| 25 CK28410-Macchine utensili per la formatura dei metalli (incluse parti e accessori ed escluse le parti intercambiabili) | 2.957 | 3.682 | 4.064 |
| 26 CJ27510-Elettrodomestici | 4.284 | 4.112 | 3.982 |
| 27 CH25993-Oggetti in ferro, in rame ed in altri metalli | 3.844 | 4.383 | 3.909 |
| 28 CB15110-Cuoio e pelle conciati e preparati; pellicce tinte e preparate | 3.386 | 3.734 | 3.723 |
| 29 CG22290-Altri articoli in materie plastiche | 3.326 | 3.593 | 3.661 |
| 30 CK28920-Altre macchine da miniera, cava e cantiere (incluse parti e accessori) | 2.997 | 3.470 | 3.600 |

Fonte: Istat

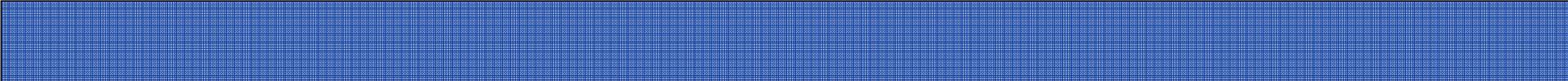


2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella i **primi 30 prodotti importati** dall'Italia nel 2012, in milioni di Euro (codici Ateco 2007 a 5 cifre). Rappresentano da soli il 62% del totale dell'import italiano.

| Categorie | IMP2010 | IMP2011 | IMP2012 |
|--|---------|---------|---------|
| 1 BB06100-Petrolio greggio | 34.746 | 41.577 | 44.290 |
| 2 BB06200-Gas naturale | 19.299 | 21.201 | 24.111 |
| 3 CL29100-Autoveicoli | 24.828 | 25.336 | 18.688 |
| 4 CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici | 13.644 | 15.165 | 15.584 |
| 5 CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie | 12.423 | 14.867 | 11.758 |
| 6 CE20140-Altri prodotti chimici di base organici | 8.820 | 10.117 | 10.442 |
| 7 CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio | 7.800 | 9.193 | 9.813 |
| 8 CE20160-Materie plastiche in forme primarie | 9.152 | 10.309 | 9.583 |
| 9 CH24410-Metalli preziosi e semilavorati | 4.507 | 5.712 | 6.682 |
| 10 CI26200-Computer e unità periferiche | 6.158 | 6.089 | 5.622 |
| 11 CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni | 5.894 | 5.510 | 5.477 |
| 12 CH24440-Rame e semilavorati | 5.457 | 6.150 | 5.473 |
| 13 CA10110-Carne non di volatili e prodotti vari della macellazione (pellami, strutto, frattaglie ecc.) | 5.067 | 5.405 | 5.390 |
| 14 EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi | 3.894 | 5.249 | 4.982 |
| 15 CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura | 4.619 | 5.042 | 4.733 |
| 16 CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli | 4.787 | 5.153 | 4.704 |
| 17 VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte. | 4.426 | 4.161 | 4.246 |
| 18 CB15201-Calzature | 4.122 | 4.507 | 4.234 |
| 19 CF21100-Prodotti farmaceutici di base | 3.699 | 4.022 | 4.152 |
| 20 CI26110-Componenti elettronici | 10.862 | 8.912 | 3.927 |
| 21 CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici | 3.697 | 3.691 | 3.739 |
| 22 CC17120-Carta e cartone | 3.743 | 3.922 | 3.624 |
| 23 CA10200-Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati mediante surgelamento, salatura ecc. | 3.087 | 3.445 | 3.317 |
| 24 CH24420-Alluminio e semilavorati | 3.337 | 3.967 | 3.149 |
| 25 CB14140-Camicie, T-shirt, corsetteria e altra biancheria intima | 3.082 | 3.363 | 3.053 |
| 26 BB05100-Antracite e litantrace | 2.310 | 3.014 | 2.856 |
| 27 CI26512-Contatori di elettricità, gas, acqua ed altri liquidi, bilance analitiche di precisione, apparecchi di misura e | 2.724 | 3.028 | 2.743 |
| 28 CI26400-Apparecchi per la riproduzione e la registrazione del suono e delle immagini | 3.998 | 3.019 | 2.631 |
| 29 DD35110-Energia elettrica | 2.659 | 2.980 | 2.613 |
| 30 CA10512-Derivati del latte (panna, burro, yogurt ecc.) | 2.446 | 2.626 | 2.510 |

Fonte: Istat



1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

- 3. Il traffico aereo cargo**

4. Tendenze dello shipping internazionale



3. Il traffico aereo cargo

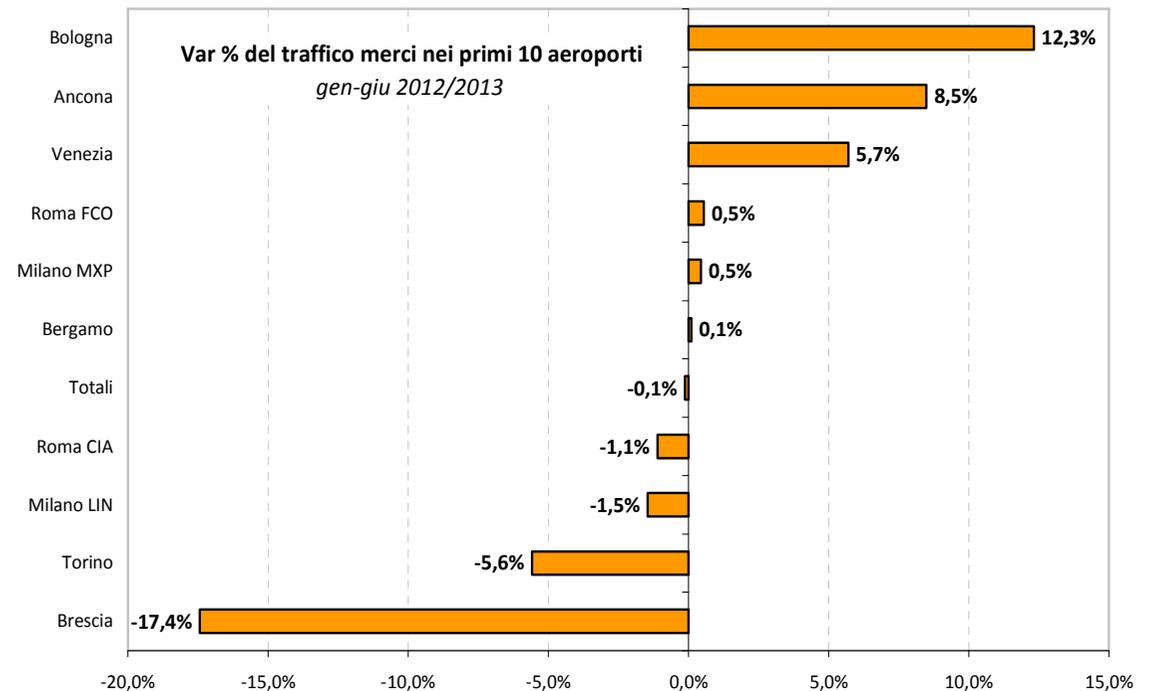
Traffico merci (posta esclusa) in tonnellate

| N. | Aeroporto | 2011 | 2012 | gen-giu 2012 | gen-giu 2013 | Var % 2012/2011 | Var % gen-giu 13/12 |
|----|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|------------------------|
| 1 | Milano MXP | 440.258 | 405.858 | 204.392 | 205.312 | -7,8% | 0,5% |
| 2 | Roma FCO | 142.836 | 135.846 | 65.326 | 65.684 | -4,9% | 0,5% |
| 3 | Bergamo | 112.556 | 117.005 | 56.558 | 56.615 | 4,0% | 0,1% |
| 4 | Bologna | 42.749 | 38.957 | 19.632 | 22.051 | -8,9% | 12,3% |
| 5 | Venezia | 41.801 | 40.857 | 20.407 | 21.572 | -2,3% | 5,7% |
| 6 | Roma CIA | 18.845 | 16.943 | 8.734 | 8.637 | -10,1% | -1,1% |
| 7 | Milano LIN | 15.852 | 15.514 | 8.066 | 7.949 | -2,1% | -1,5% |
| 8 | Brescia | 12.852 | 13.701 | 8.390 | 6.927 | 6,6% | -17,4% |
| 9 | Torino | 8.137 | 10.542 | 5.571 | 5.260 | 29,6% | -5,6% |
| 10 | Ancona | 6.293 | 6.072 | 2.863 | 3.106 | -3,5% | 8,5% |
| | Altri aerop. | 35.064 | 33.073 | 16.236 | 12.555 | -5,7% | -22,7% |
| | Totali | 877.243 | 834.368 | 416.175 | 415.668 | -4,9% | -0,1% |

Fonte: Assaeroporti

Nel primo semestre dell'anno in corso, il traffico aereo merci (esclusa posta) è rimasto **sostanzialmente stabile** rispetto allo stesso periodo del 2012 (-0,1%), anno in cui aveva scontato una forte contrazione, pari al 4,9%.

I due principali aeroporti italiani merci, **Malpensa e Fiumicino**, avevano entrambi evidenziato nel 2012 riduzioni del traffico superiori alla media, rispettivamente del -7,8% e del -4,9%. Nei primi 6 mesi del 2013 si nota un aumento, anche se modesto, del traffico dello 0,5%, sia a Malpensa, sia a Fiumicino.





1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo cargo

- 4. Tendenze dello shipping internazionale**

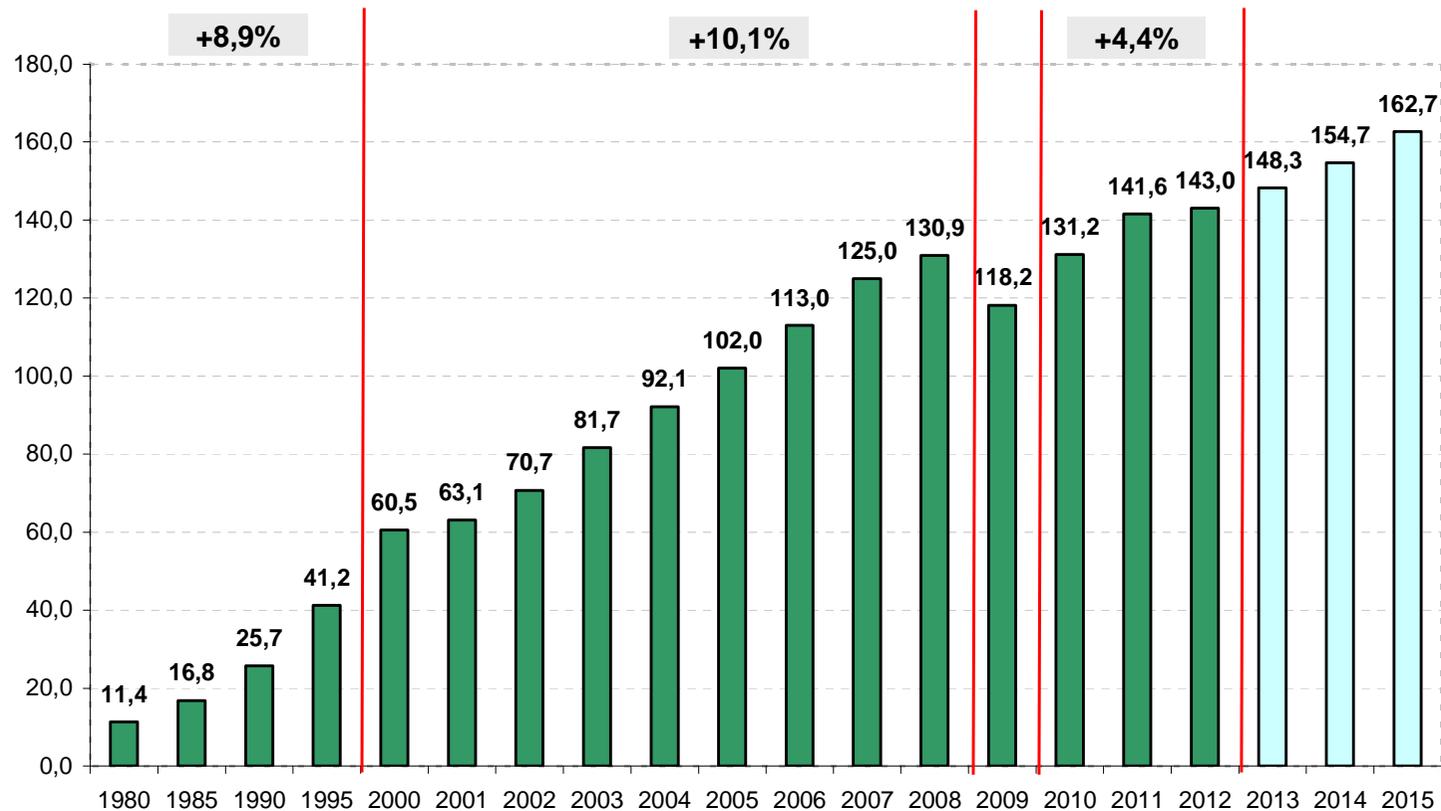


4. Tendenze dello shipping internazionale

Il traffico container mondiale (*trade, ossia numero di pezzi, in milioni di Teu*) è in ripresa dopo la forte flessione del 2009, ma con trend medio annui meno dinamici:



Considerando che ogni container viene movimentato più volte (in media 4), il valore del movimentato registrato dalle statistiche portuali è molto più alto, nel 2012 intorno ai 590 milioni di Teu.



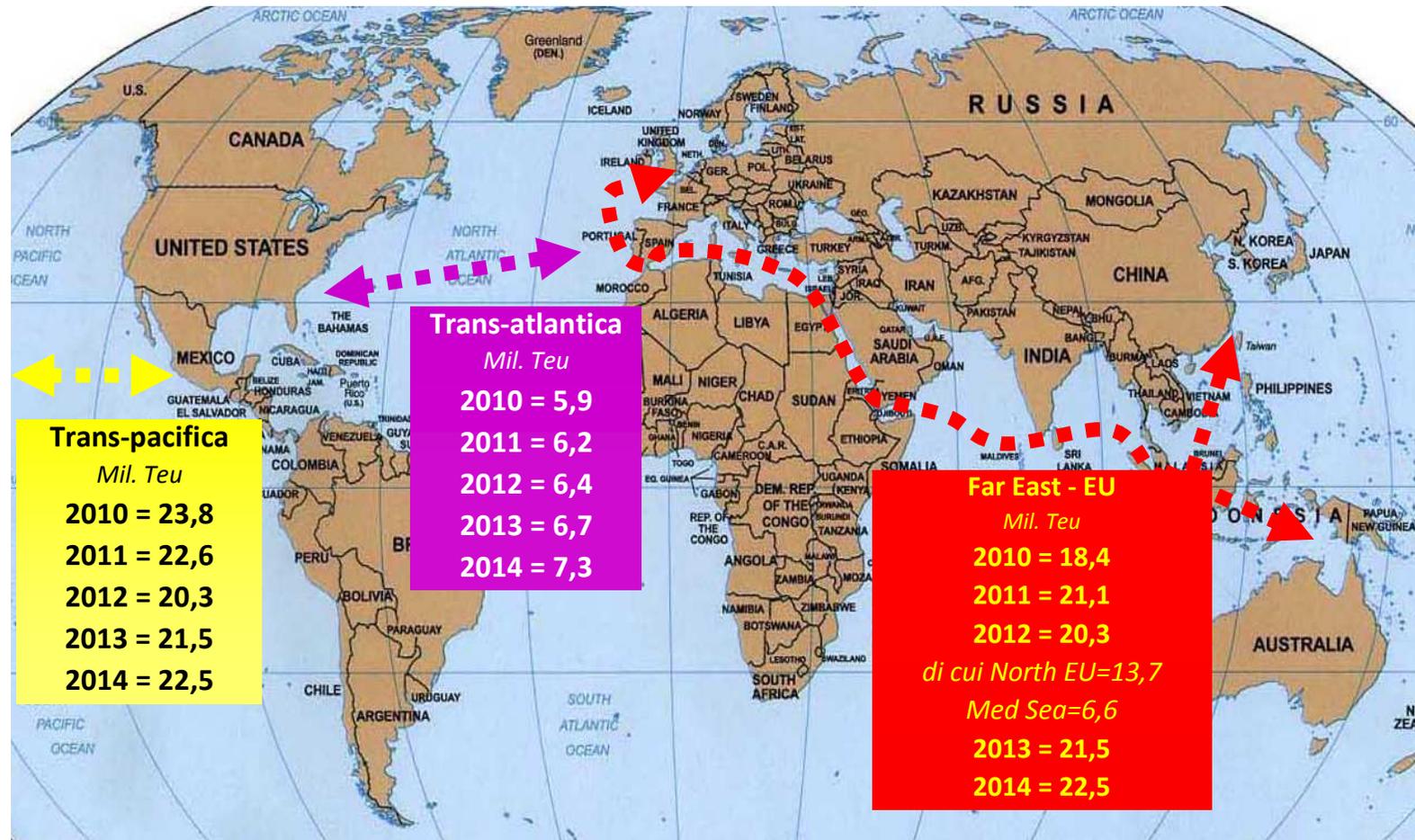
Fonte: DynaLiners (milioni di Teu)



4. Tendenze dello shipping internazionale

Per le principali direttrici, dai dati del 2012 emerge:

- un aumento dei volumi sulle direttrici Trans-atlantica leggermente superiore al 3%
- un aumento dei volumi sulla direttrice Far East-Europa, con una crescita dal lato Eastbound (+3,7%) e una flessione dal lato Westbound (-4,4%)
- una netta diminuzione sulla direttrice Trans-pacifica Nord America – Far East
- la crescita della movimentazione infra Far East



Fonte: DynaLiners



4. Tendenze dello shipping internazionale

Nonostante i segnali di ripresa del ciclo economico, nel **1° trimestre 2013** il traffico mondiale (*trade*) di container è stimato in 30,5 milioni di Teu, contro i 30,9 dello stesso periodo dell'anno precedente, evidenziando una flessione dell'1,4% che ha riguardato soprattutto i traffici regionali, scesi del 4,8%.

Osservando la direzione dei flussi di traffico, si nota come solo il Far East e l'Australasia abbiano accresciuto i volumi di **export**, misurati in Teu. Tutte le altre aree geografiche mostrano una riduzione del numero di container esportati, in alcuni casi in misura rilevante (es. Africa Sub Sahara = -12%).

Analizzando invece i flussi in entrata per area geografica, hanno accresciuto le **importazioni** i paesi del Nord America, dell'Australasia, dell'Africa e dell'America Latina.

In forte flessione invece gli arrivi nei paesi del far East e in misura minore dell'Europa.

| Traffico ('000 Teu) | 1° Trim '12 | 1° Trim '13 | Var 12/11 |
|---------------------|---------------|---------------|--------------|
| Tra regioni | 22.714 | 22.670 | -0,2% |
| Infraregionale | 8.280 | 7.883 | -4,8% |
| Totale | 30.994 | 30.553 | -1,4% |

| Export da ('000 Teu) | 1° Trim '12 | 1° Trim '13 | Var 12/11 |
|----------------------|---------------|---------------|--------------|
| Far East | 10.488 | 10.838 | 3,3% |
| Nord America | 3.661 | 3.595 | -1,8% |
| Australasia | 533 | 562 | 5,4% |
| Medio Oriente | 1.900 | 1.730 | -8,9% |
| Africa Sub Sahara | 710 | 625 | -12,0% |
| America Latina | 1.269 | 1.187 | -6,5% |
| Europa | 4.153 | 4.133 | -0,5% |
| Totale export | 22.714 | 22.670 | -0,2% |

| Import verso ('000 Teu) | 1° Trim '12 | 1° Trim '13 | Var 12/11 |
|-------------------------|---------------|---------------|--------------|
| Far East | 5.550 | 5.227 | -5,8% |
| Nord America | 5.087 | 5.280 | 3,8% |
| Australasia | 639 | 662 | 3,6% |
| Medio Oriente | 2.969 | 2.939 | -1,0% |
| Africa Sub Sahara | 1.472 | 1.549 | 5,2% |
| America Latina | 1.785 | 1.829 | 2,5% |
| Europa | 5.212 | 5.184 | -0,5% |
| Totale import | 22.714 | 22.670 | -0,2% |

Fonte: DynaLiners



4. Tendenze dello shipping internazionale

Più in particolare, per quanto riguarda l'Europa, il volume complessivo di container in entrata/uscita nel 2012 è stato di 38 milioni di Teu, di cui 20,8 milioni in entrata e 17,1 in uscita.

Sul totale dei container considerati (38 milioni Teu), il 53% è scambiato con i paesi del Far East, il 16% con quelli del Nord America e il 14% circa con quelli del Medio Oriente.

In forte crescita i traffici container con l'Africa Sub sahariana e con il Sud America, aree geografiche il cui peso in assoluto è ancora limitato, ma che evidenziano tassi di crescita senz'altro interessanti, soprattutto per i flussi in uscita dall'Europa.

Il traffico intra-europeo è stimabile in circa 4,3 milioni di Teu, di cui circa 2 milioni riguardano le connessioni Nord Europa-Mediterraneo.

Nel 1° trimestre del 2013 il flusso di container in uscita dai porti europei sembra essere rimasto sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre si è ridotto quello in entrata.

Un andamento coerente con la situazione economica dei paesi europei, i cui mercati interni, soprattutto quello delle famiglie, hanno visto significativi ridimensionamenti.

| Verso Europa | 2010 | 2011 | 2012 | Var 12/11 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Far East | 13.476 | 14.191 | 13.565 | -4,4% |
| Nord America | 2.771 | 2.848 | 2.705 | -5,0% |
| Australasia | 191 | 195 | 181 | -7,2% |
| Medio Oriente | 1.817 | 2.036 | 2.061 | 1,2% |
| Africa Sub Sahara | 740 | 791 | 769 | -2,8% |
| America Latina | 1.507 | 1.655 | 1.617 | -2,3% |
| Totale | 20.502 | 21.716 | 20.898 | -3,8% |

| Da Europa | 2010 | 2011 | 2012 | Var 12/11 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Far East | 5.632 | 6.340 | 6.577 | 3,7% |
| Nord America | 3.107 | 3.364 | 3.546 | 5,4% |
| Australasia | 442 | 481 | 507 | 5,4% |
| Medio Oriente | 2.722 | 3.017 | 3.138 | 4,0% |
| Africa Sub Sahara | 1.343 | 1.642 | 1.788 | 8,9% |
| America Latina | 1.365 | 1.475 | 1.558 | 5,6% |
| Totale | 14.611 | 16.319 | 17.114 | 4,9% |

| Verso/da EU | 2010 | 2011 | 2012 | Var 12/11 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Verso Europa | 20.502 | 21.716 | 20.898 | -3,8% |
| Da Europa | 14.611 | 16.319 | 17.114 | 4,9% |
| <i>Totale parziale</i> | <i>35.113</i> | <i>38.035</i> | <i>38.012</i> | <i>-0,1%</i> |
| Intra Europa | n.d. | 4.103 | 4.282 | 4,4% |
| Totale | 35.113 | 42.138 | 42.294 | 0,4% |

Fonte: DynaLiners

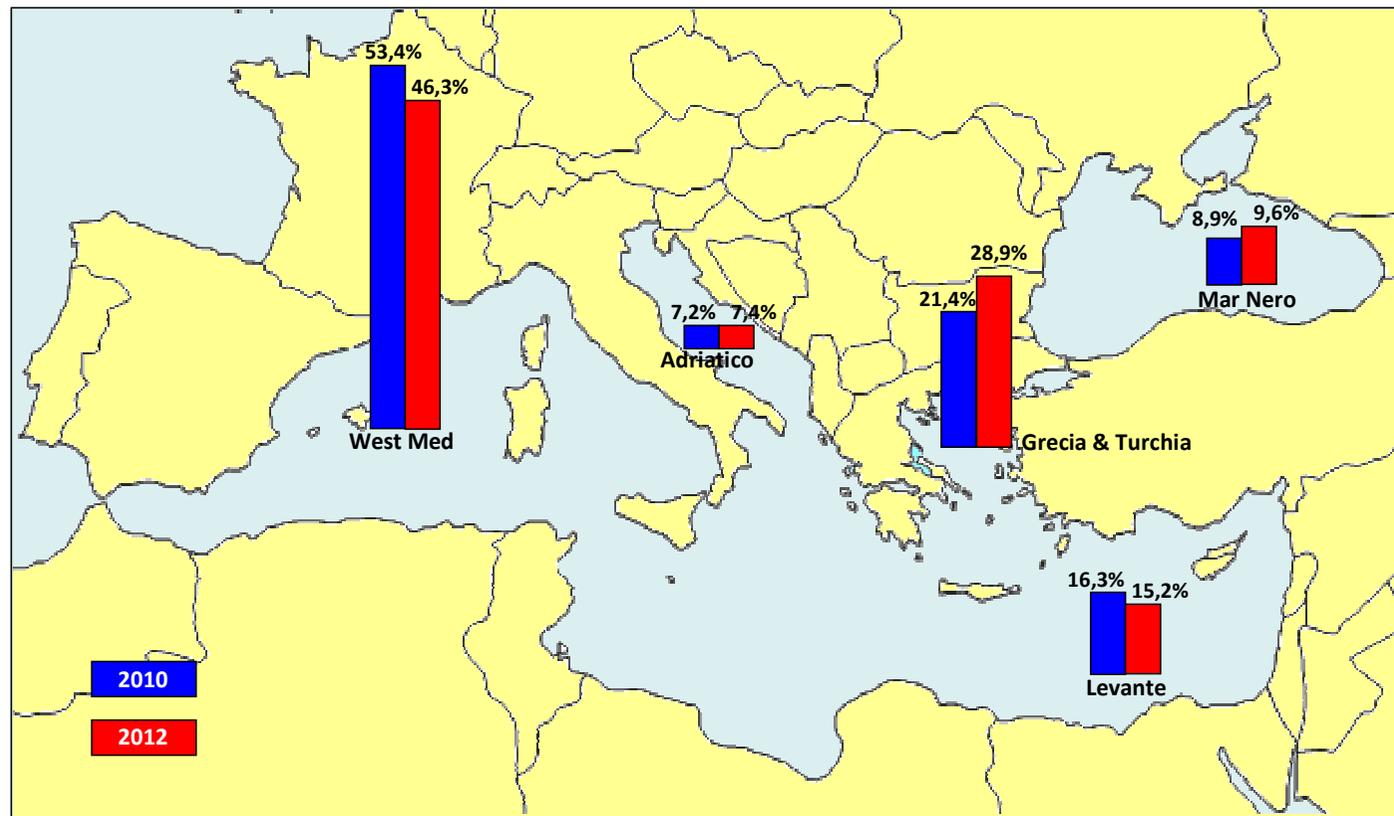


4. Tendenze dello shipping internazionale

I terminal container dei **principali porti del Mediterraneo** (34), europei e non europei, hanno movimentato complessivamente, nel 2012, circa 37,5 milioni di Teu, con un aumento del 6% sul 2011. Al netto dell'attività dei porti di transhipment (6), la movimentazione è stata di 25 milioni di Teu.

Da notare come nel corso del periodo 2010-2012 i porti del **West Med** (al netto di quelli di transhipment) abbiano ridotto il loro peso percentuale rispetto a quelli dell'area **Grecia & Turchia**, soprattutto a causa del forte sviluppo economico di quest'ultimo paese che convogliato verso i suoi porti volumi crescenti di merci, con un aumento del 30% nel 2012 rispetto all'anno precedente. Stabile il peso percentuale dei porti delle altre aree.

Porti del Mediterraneo: peso sulla movimentazione totale per area geografica, 2012.



Fonte: Autorità Portuali



4. Tendenze dello shipping internazionale

L'evoluzione del traffico container nei porti italiani nei primi mesi del 2013 mostra andamenti difformi, conseguenti, sia a scelte fatte dalle compagnie di navigazione (es. servizi diretti su Trieste e suo crescente ruolo di porto di transhipment), sia a dinamiche competitive e di mercato che penalizzano certe realtà portuali (es. Taranto), in particolare, per quanto riguarda i porti maggiori:

- **Gioia Tauro** mostra forti segni di ripresa dell'attività di transhipping, favorita anche dalla contestuale crisi dei porti egiziani (es. Port Said, Damietta) conseguente alle note vicende che hanno coinvolto quel paese;
- **Taranto** sta soffrendo invece della vicenda dell'Ilva, la cui crisi ha effetti su tutta l'economia dell'area, porto compreso;
- **Genova**, il principale porto italiano a servizio delle aree industriali del paese (Lombardia e Piemonte), risente della grave crisi del nostro paese e soprattutto della forte contrazione dei flussi di import e della stabilità di quelli in export;
- **Trieste** conferma il trend positivo di un porto proiettato verso le aree centro-europee e con una crescente funzione di transhipment.

Andamento del traffico container nei principali porti italiani, 2012-2013.

| | 2012 | 2013 | Var. % |
|----------------------|-----------|---------|--------|
| Ancona (6 mesi) | 64.773 | 75.477 | 16,5% |
| Genova (6 mesi) | 1.043.817 | 993.048 | -4,9% |
| Gioia Tauro (3 mesi) | 609.582 | 743.796 | 22,0% |
| La Spezia (7 mesi) | 736.500 | 746.084 | 1,3% |
| Napoli (6 mesi) | 215.057 | 181.911 | -15,4% |
| Ravenna (6 mesi) | 102.481 | 113.820 | 11,1% |
| Savona (3 mesi) | 20.940 | 16.872 | -19,4% |
| Taranto (7 mesi) | 161.000 | 112.626 | -30,2% |
| Trieste (6 mesi) | 206.000 | 233.800 | 13,6% |
| Venezia (6 mesi) | 211.871 | 220.504 | 4,1% |

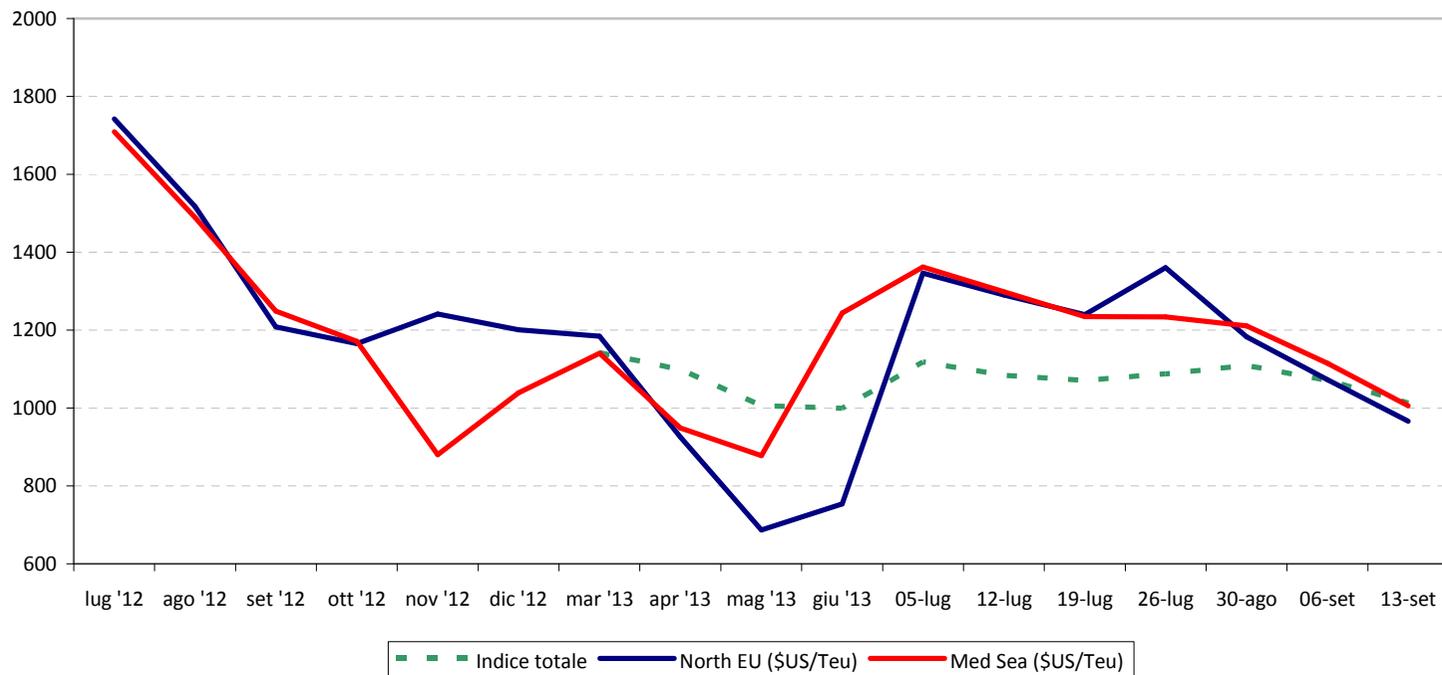
Fonte: Autorità Portuali



4. Tendenze dello shipping internazionale

L'indice totale SCFI (Shanghai Containerized Freight Index), che riflette l'andamento dei **noli per trasporti spot da Shanghai a varie destinazioni**, ha evidenziato nel corso dell'ultimo anno una progressiva flessione come conseguenza della riduzione dei traffici su tutte le direttrici che collegano la Cina con il Resto del Mondo. Solo a partire dallo scorso maggio, i noli hanno dato segno di ripresa, anche in conseguenza delle politiche attuate dalle compagnie di navigazione, centrate, da una parte sulla riduzione dei servizi per massimizzare il fattore di carico, dall'altra sull'aumento dei noli stessi.

Per quanto riguarda più nello specifico i noli per i servizi verso il Nord Europa e l'Europa Mediterranea, dopo una loro ripresa nel corso del mese di giugno, il trend è tornato negativo. Nell'ultima settimana rilevata (13 settembre) l'indice totale ha evidenziato una flessione rispetto alla settimana precedente dell'5,5%, con i noli verso i porti del Nord Europa che si sono ridotti del 10% e quelli verso i porti europei del Mediterraneo del 9,8%.



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, ClarksonBoxClever (Container Freight Swap Forward Quotations).



4. Tendenze dello shipping internazionale

Il difficile andamento dei noli non è solo condizionato dalla debolezza attuale della domanda di trasporto, ma anche da una evidente situazione di **sovracapacità dell'offerta di stiva**, oltre che dall'aumento del costo del bunker.

Per quanto riguarda il primo aspetto si conferma la tendenza al cosiddetto gigantismo navale, ossia l'utilizzo di navi sempre più grandi.

Se infatti la capacità media delle navi in linea alla fine del 2012 (5.942) era di 2.828 Teu, quella delle navi consegnate nel corso dello stesso anno era di 6.243 e delle navi ordinate di 7.051.

Sulla base degli ultimi dati forniti da DynaLiners-Alphaliner (settembre 2013) sono state ordinate negli ultimi mesi 9 navi nuove con una capacità media di 11.688 Teu e ne sono state consegnate 10 con una capacità media di 9.850 Teu.

Navi in linea, ordinate e consegnate, 2009-2012.

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| In linea | | | | |
| N. navi | 5.897 | 5.967 | 5.992 | 5.942 |
| Totale Teu (x 1000) | 13.643 | 14.809 | 15.899 | 16.802 |
| Teu/nave | 2.314 | 2.482 | 2.653 | 2.828 |
| Ordinate | | | | |
| N. navi | 770 | 590 | 634 | 487 |
| Totale Teu (x 1000) | 4.721 | 3.850 | 4.414 | 3.434 |
| Teu/nave | 6.131 | 6.525 | 6.962 | 7.051 |
| Consegnate | | | | |
| N. navi | 269 | 260 | 187 | 206 |
| Totale Teu (x 1000) | 1.066 | 1.381 | 1.230 | 1.286 |
| Teu/nave | 3.964 | 5.312 | 6.575 | 6.243 |

Fonte: Alphaliner

Andamento del prezzo del bunker in alcuni porti (IFO 180, \$/ton).

| | | 17-mag | 24-mag | 21-giu | 28-giu | 05-lug | 19-lug | 26-lug | 02-ago | 09-ago | 16-ago | 23-ago | 30-ago | 06-set | 13-set |
|-----------------------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Rotterdam | NL | 602 | 609 | 624 | 597 | 618 | 637 | 634 | 631 | 629 | 630 | 626 | 635 | 627 | 620 |
| Genova ^(a) | IT | 633 | 637 | 655 | 629 | 643 | 657 | 665 | 662 | 658 | 659 | 660 | 672 | 662 | 658 |
| Fujairah | AE | 611 | 663 | 670 | 660 | 646 | 650 | 656 | 655 | 655 | 649 | 648 | 660 | 662 | 655 |
| Singapore | SG | 605 | 615 | 648 | 622 | 609 | 610 | 614 | 611 | 605 | 609 | 610 | 618 | 615 | 613 |
| Tokyo | JP | 642 | 649 | 665 | 639 | 634 | 638 | 636 | 642 | 640 | 641 | 649 | 654 | 650 | 645 |

a) ex wharf

Fonte: Oil Shipping Rotterdam