

# **Fedespedi**

# **Economic Outlook n. 4**

*Quadrimestrale di informazione economica*

*Milano, novembre 2014*



- 1. I dati macroeconomici**

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo

4. Tendenze dello shipping internazionale



## 1. I dati macroeconomici

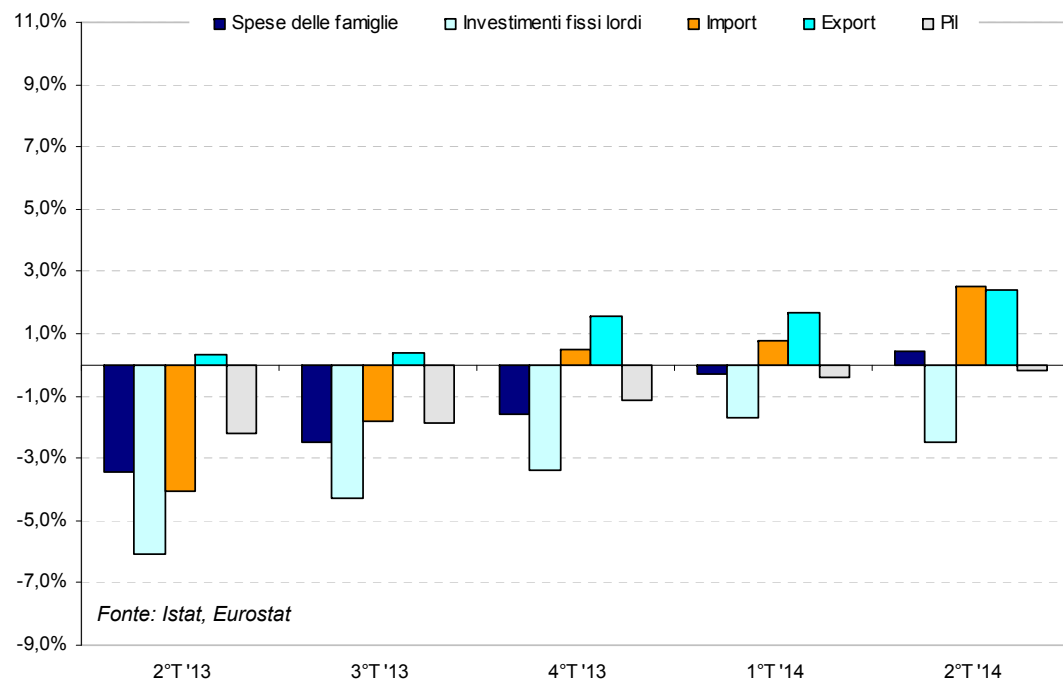
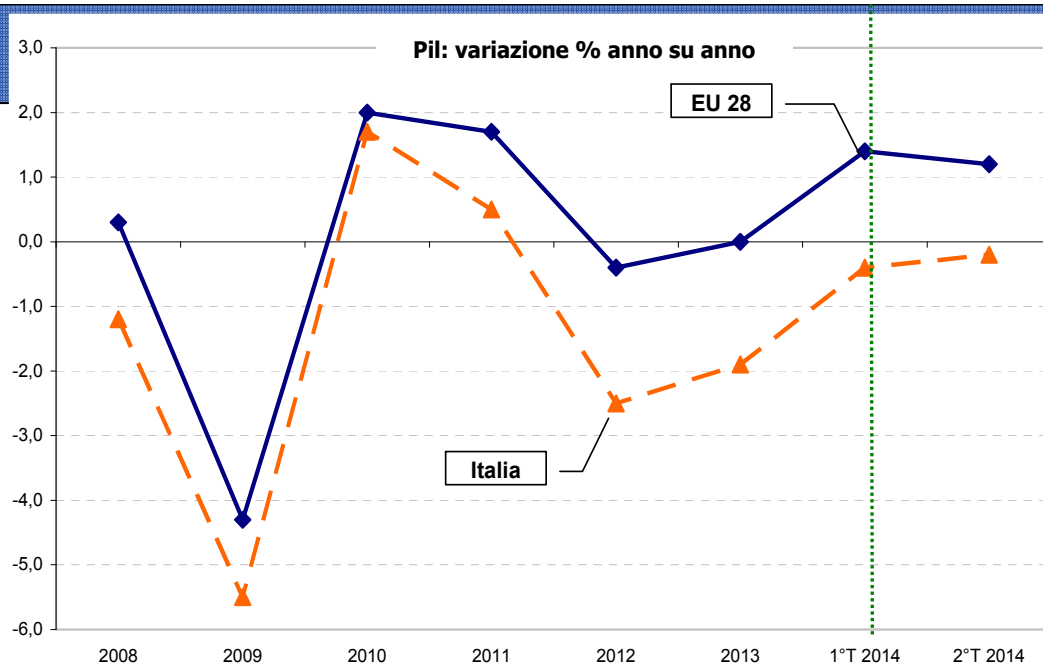
La situazione economica italiana permane critica. L'andamento del Pil nel 2° trimestre del 2014 (-0,2% rispetto allo stesso periodo del 2013) fotografa bene la situazione di un Paese ancora in piena crisi e poco reattivo alle misure di politica economica attuate dal Governo.

D'altra parte i nodi fondamentali che frenano le potenzialità di sviluppo non sono stati sciolti: alta tassazione delle famiglie e delle imprese, burocrazia invasiva e *lunare*, normativa complessa e farraginosa, non favoriscono certo le attività imprenditoriali e la voglia d'investire, sia degli imprenditori nazionali, sia di quelli esteri.

La **domanda interna delle famiglie** continua ad essere molto debole.

In forte flessione anche gli **investimenti fissi lordi** scesi del 2,4% nell'ultimo trimestre del 2013, dopo aver raggiunto il -7,5% nel 1°T dello stesso anno.

La **produzione industriale** rimane di conseguenza debole, con andamenti negativi del -6,3%, -3,6%, -2,0%, -0,3% nei 4 trimestri del 2013. Solo a febbraio 2014 si nota una lieve ripresa dello 0,4% , rispetto allo stesso mese del 2013.





# 1. I dati macroeconomici

Il Pil dell'UE28 nel 2°T del 2014 si chiude con un risultato moderatamente positivo (+1,2%), anche se leggermente inferiore a quello registrato nel 1°T (+1,4%). L'aspetto più interessante da rilevare è un'inversione di tendenza rispetto alla prima metà del 2013: il Pil a livello europeo ha **ripreso a crescere** anche se con percentuali relativamente modeste.

Uguali risultati per l'area Euro, all'interno della quale però alcuni paesi (Italia, Cipro, Finlandia, Grecia) continuano a mostrare andamenti negativi.

Tra i paesi fuori dall'area Euro buone performance sono state registrate dall'Ungheria (+3,7%), dalla Polonia (3,3%), dalla Gran Bretagna e dalla Lituania (entrambe +3,1%).

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la Cina prosegue la sua crescita con un Pil che nel 2°T è cresciuto del 7,5%, dopo il +7,4% del 1°T. Il Giappone invece dopo quattro trimestri di crescita si ferma.

A sorpresa gli Stati Uniti hanno invece chiuso un primo trimestre del 2014 in flessione rispetto all'ultimo del 2013 (+1,9%), per riprendersi con un buon +2,5% nel 2°T.

## VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE28 (sullo stesso periodo anno precedente)

Paesi	1° T 13	2° T 13	3° T 13	4° T 13	1° T 14	2° T 14
Austria	0,5	0,1	0,4	0,7	0,8	0,9
Belgio	-0,5	0,1	0,4	0,8	1,2	1,0
Cipro	-4,9	-6,0	-5,7	-5,0	-3,9	-2,5
Estonia	1,4	1,2	0,4	-0,3	-1,1	2,5
Finlandia	-2,8	-1,3	0,4	0,1	-0,2	-0,1
Francia	-0,4	0,7	0,3	0,8	0,8	0,1
Germania	-0,3	0,5	0,3	1,1	2,2	1,3
Grecia	-5,5	-4,0	-3,2	-2,3	-1,1	-0,2
Irlanda	-1,8	-1,4	1,7	-1,2	5,1	-
<b>Italia</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>
Lettonia	6,7	4,5	4,1	3,6	2,3	3,5
Lussemburgo	0,8	2,4	2,8	3	3,8	-
Malta	1,6	3,0	2,7	2,8	3,8	2,7
Paesi Bassi	-1,4	-1,7	-0,9	1	0,0	0,9
Portogallo	-4,0	-2,1	-0,9	1,5	1,3	0,8
Slovacchia	0,7	0,8	1,0	1,6	2,2	2,4
Slovenia	-3,0	-1,7	-0,7	1,9	1,9	2,8
Spagna	-2,0	-1,6	-1,1	-0,2	0,5	1,2
<b>Euro-zona</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>
Bulgaria	0,4	0,4	0,9	1,2	1,2	1,6
Croazia	-1,5	-0,7	-0,5	-1,1	-0,6	-0,8
Danimarca	-0,7	0,9	0,7	0,7	1,3	0,0
Gran Bretagna	0,7	1,7	1,8	2,7	3,0	3,1
Lituania	4,0	4,1	2,4	3,4	3,1	3,1
Polonia	0,8	1,3	2,0	2,5	3,5	3,3
Rep. Ceca	-2,3	-1,6	-1,0	1,1	2,9	2,7
Romania	2,3	1,6	4,3	5	3,7	1,5
Svezia	1,6	0,7	0,6	3	1,8	1,9
Ungheria	-0,1	0,5	1,8	2,9	3,3	3,7
<b>UE 28</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	<b>1,2</b>
Brasile	1,9	3,5	2,4	2,2	1,9	-0,9
Cina	8,0	7,5	7,8	7,6	7,4	7,5
Giappone	-0,1	1,3	2,4	2,4	2,7	0,0
Russia	1,6	1,9	1,2	1,2	0,9	0,8
Stati Uniti	1,3	1,6	2,3	3,1	1,9	2,5

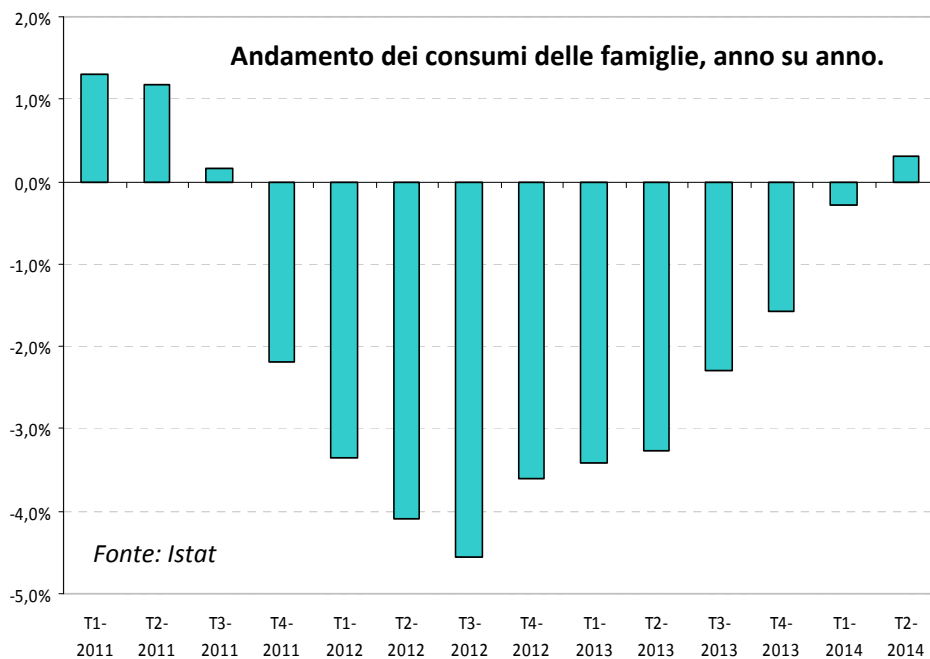
Fonte: Eurostat, istituti statistici nazionali



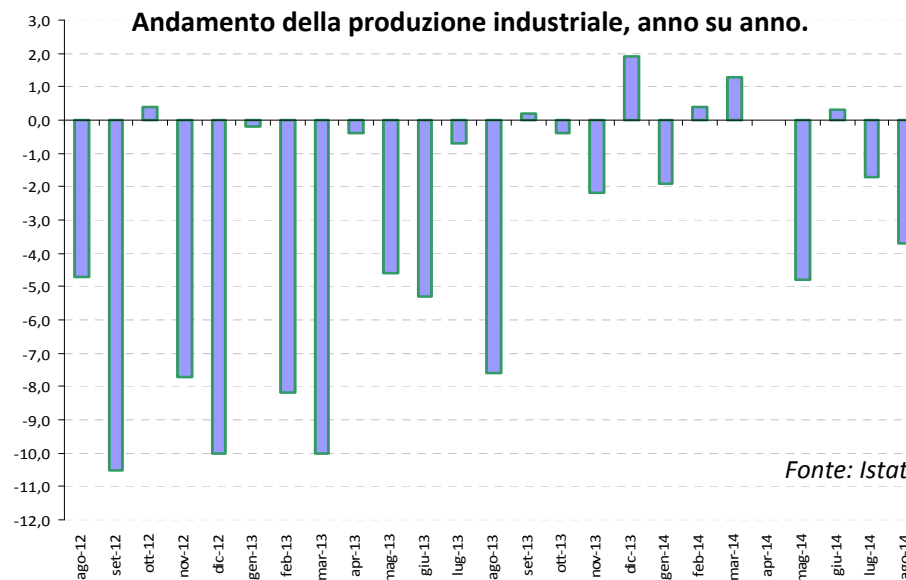
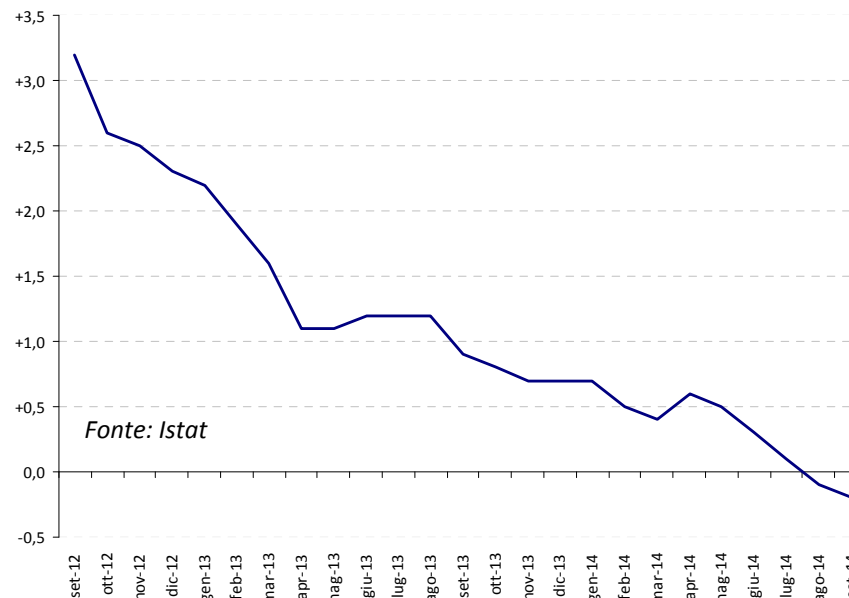
# 1. I dati macroeconomici

Uno degli aspetti più preoccupanti è la progressiva discesa dei prezzi al consumo per l'intera comunità (NIC), diretta conseguenza del calo della domanda delle famiglie, che solo nel 2° trimestre del 2014 ha dato qualche timido segnale di ripresa.

Il contesto deflazionistico non caratterizza solo l'economia italiana, ma più in generale i paesi dell'Euro area, cui la Bce ha risposto con ulteriori tagli sui tassi di riferimento bancari (ex tasso di sconto), il cui valore è stato portato l'11 di giugno allo 0,15%. Di fatto un tasso negativo, considerando il livello dell'inflazione.



**Andamento dei prezzi al consumo per l'intera comunità (NIC), anno su anno.**





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

L'**export** italiano ha registrato nei primi 7 mesi del 2014 una crescita dell'1,5% rispetto allo stesso periodo del 2013, confermandosi come l'area più dinamica della nostra economia, pur risentendo del generale clima d'incertezza che ormai coinvolge molti paesi, importanti mercati di sbocco dell'industria italiana.

Ai problemi di natura economica si sono aggiunti quelli politici che riguardano realtà importanti come la Russia, colpita dalle sanzioni europee dopo i fatti di Crimea e dell'Ucraina, o paesi del Mediterraneo come la Siria e la Libia.

Anche per gli scambi con l'area sub-sahariana si profila un futuro incerto che dovrà tenere conto della diffusione dell'epidemia di Ebola e del suo impatto sulle economie di molti di quei paesi.

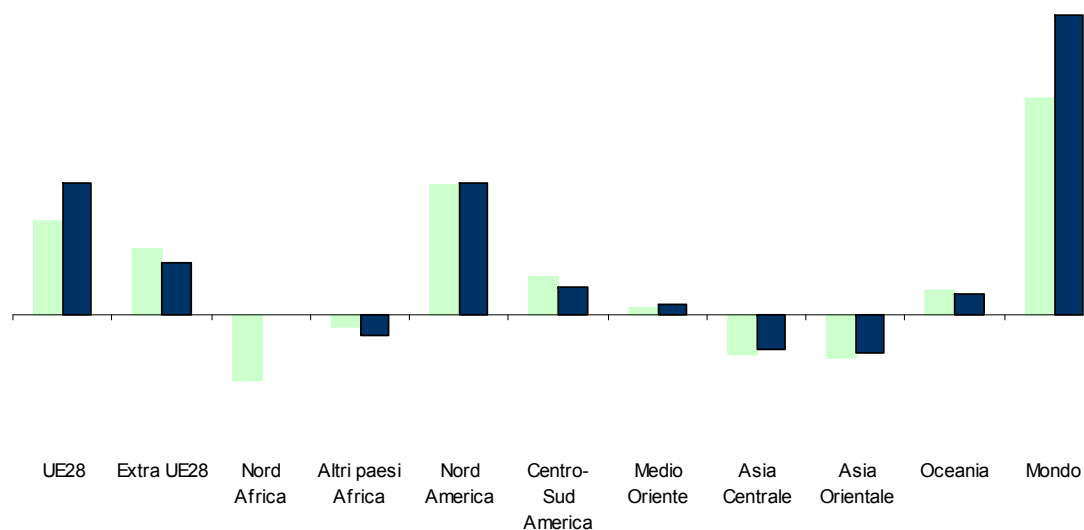
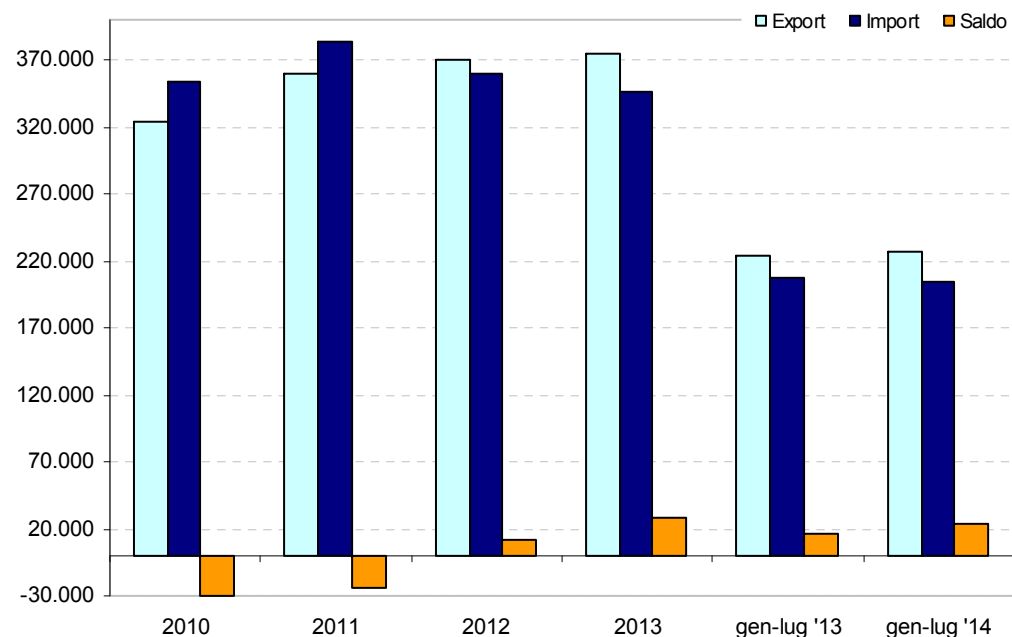
Negativo l'andamento delle **importazioni** (-1,4%) che continuano a soffrire della crisi dei consumi delle famiglie e degli investimenti delle imprese.

Positivo di conseguenza il **saldo della bilancia dei pagamenti** che sale a 23 miliardi di euro, contro i 16,7 dello stesso periodo del 2013 (+37,8%).

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

**Negativi** invece quelli con l'Africa, nostri tradizionali fornitori di beni energetici, quali gas e petrolio.

**Negativo** anche il saldo con i paesi asiatici, soprattutto con la Cina.



Fonte: Istat (milioni di Euro)



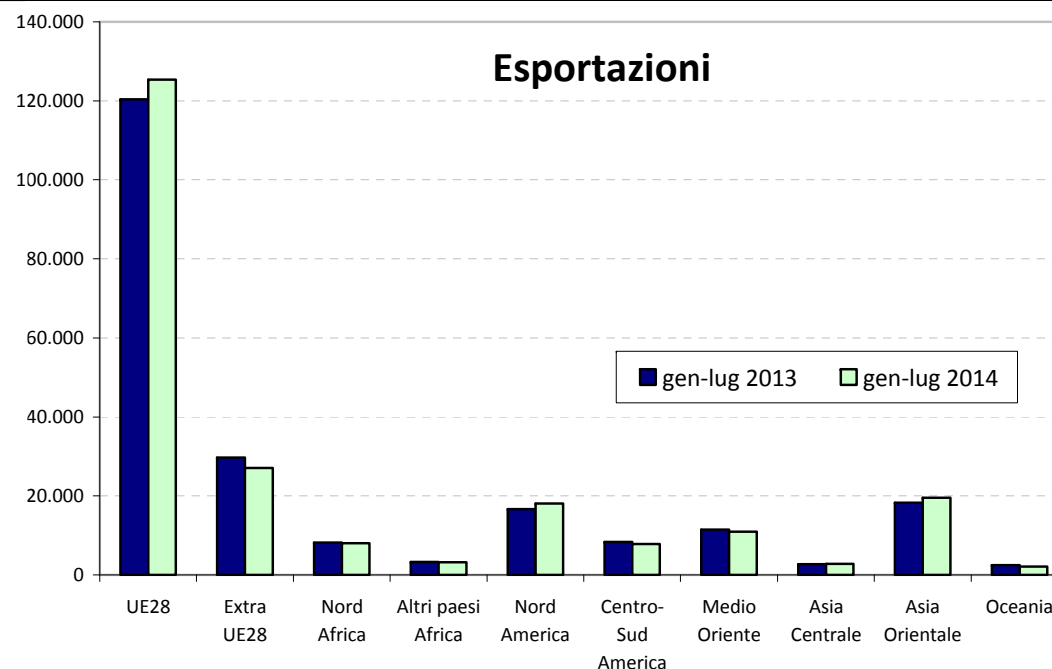
## 2. Export ed import dell'Italia

L'Unione Europea a 28 stati è il principale mercato di sbocco della produzione italiana, assorbendo il 55,3% dei suoi prodotti in valore.

Tra le altre grandi aree geografiche, si è ridimensionato l'export verso i paesi del Nord Africa (-1,4%), alcuni dei quali continuano a vivere difficili condizioni politiche (es. Egitto e Algeria), o situazioni di vera e propria guerra civile (es. Libia).

In flessione (-1,6%) anche l'export verso gli Altri Paesi Africani, dopo i buoni risultati ottenuti negli scorsi anni.

In crescita invece le esportazioni verso i paesi del Nord America (8,3%), e dell'Estremo Oriente (6,6%).



Fonte: Istat (Mn di Euro)

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

Export (Mil.€)	2012	2013	Gen-Lug 2013	Gen-Lug 2014	Import (Mil.€)	2012	2013	Gen-Lug 2013	Gen-Lug 2014
Turchia	10.196	10059	6.000	5.561	Turchia	5.188	5.474	3.388	3.444
Algeria	3.335	4208	2.357	2.231	Algeria	8.987	6.247	3.966	2.631
Tunisia	2.861	3125	1.863	2.044	Libia	12.891	8.092	6.441	2.306
Egitto	2.756	2726	1.663	1.608	Egitto	1.980	1.861	1.116	1.495
Libia	1.175	2337	1.381	1.320	Tunisia	2.116	2.176	1.292	1.183
Israele	1.948	2096	1.263	1.272	Israele	961	939	592	580
Marocco	1.352	1522	904	856	Marocco	582	652	412	433
Libano	1.088	1283	734	768	Libano	34	42	30	16

Fonte: Istat





## 2. Export ed import dell'Italia

Considerando i **paesi clienti**, non vi sono mutamenti rispetto allo stesso periodo del 2013: Germania, Francia, Stati Uniti, Svizzera e Regno Unito si confermano i nostri migliori clienti assorbendo nel complesso il 40% del nostro export. In **crescita l'export** verso la Cina e la Polonia, mentre quello verso la Russia ha cominciato a risentire sia della situazione congiunturale dell'economia russa, sia della situazione di crisi politica con l'Europa dopo i fatti dell'Ucraina.

Anche per quanto riguarda i **paesi fornitori**, ai primi due posti si collocano, ormai da molti anni, **Germania e Francia**, che insieme rappresentano il 23,4% circa del totale. Al terzo posto si colloca la **Cina**, seguita dai **Paesi Bassi**, dalla **Spagna** e da altri paesi europei, oltre gli **Stati Uniti**.

### Paesi clienti: export Italia, milioni di €

	gen-lug 2013	gen-lug 2014
0004-Germania	28.440	29.644
0001-Francia	24.860	24.790
0400-Stati Uniti	14.923	16.296
0039-Svizzera	12.380	11.848
0006-Regno Unito	11.232	10.940
0011-Spagna	9.967	10.533
0017-Belgio	6.166	6.813
0075-Russia	6.135	6.068
0052-Turchia	6.000	5.886
0720-Cina	5.591	5.669
0060-Polonia	5.415	5.561
0003-Paesi Bassi	5.151	5.351
0038-Austria	4.950	4.989
0732-Giappone	3.578	3.274
0508-Brasile	2.876	3.115
0740-Hong Kong	2.716	2.839
0066-Romania	2.683	2.711
0061-Repubblica Ceca	2.408	2.658
0208-Algeria	2.357	2.408
0009-Grecia	2.208	2.254
0030-Svezia	2.192	2.248
0728-Corea del Sud	2.089	2.231
0091-Slovenia	2.039	2.217
0064-Ungheria	1.988	2.072
0212-Tunisia	1.863	2.044

Fonte: Istat

### Paesi fornitori: import Italia, milioni di €

	gen-lug 2013	gen-lug 2014
0004-Germania	30.953	31.857
0001-Francia	17.364	17.613
0720-Cina	13.659	14.359
0075-Russia	11.781	11.143
0003-Paesi Bassi	11.714	9.813
0011-Spagna	9.446	9.511
0017-Belgio	7.979	8.627
0216-Libia	6.441	6.410
0400-Stati Uniti	5.963	5.660
0006-Regno Unito	5.527	5.577
0039-Svizzera	5.467	5.073
0038-Austria	5.185	4.132
0208-Algeria	3.966	3.444
0060-Polonia	3.799	2.755
0052-Turchia	3.388	2.631
0061-Repubblica Ceca	2.568	2.350
0664-India	2.311	2.335
0066-Romania	2.076	2.306
0216-Libia	2.028	2.170
0064-Ungheria	1.928	1.873
0508-Brasile	1.876	1.822
0007-Irlanda	1.830	1.640
0030-Svezia	1.641	1.566
0063-Slovacchia	1.641	1.513
0732-Giappone	1.528	1.495
0007-Irlanda	1.431	
0220-Egitto		



## 2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella i **primi 30 prodotti esportati dall'Italia** nel periodo gennaio-luglio 2014, a confronto con il medesimo periodo del 2012 e del 2013, in milioni di Euro (codici Ateco 2007 a 5 cifre). Rappresentano il 48,5% del totale dell'export italiano.

Categorie	EXP2012	EXP2013	EXP2014
CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici	8.732	10.265	10.532
CL29100-Autoveicoli	8.116	8.200	9.124
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	10.426	8.513	7.123
CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli	6.758	6.826	6.849
CB15201-Calzature	4.845	5.085	5.313
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	6.212	4.983	5.010
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	4.277	4.392	4.533
CK28130-Altre pompe e compressori	3.529	3.462	3.758
CK28140-Altri rubinetti e valvole	3.509	3.577	3.695
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	3.513	3.482	3.585
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	2.841	3.152	3.314
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione; condizionatori domestici fissi	2.976	3.164	3.286
CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	2.807	3.207	3.265
CM32121-Oggetti di gioielleria ed oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di metalli preziosi	2.988	3.175	3.184
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci varie (escluse quelle	3.107	3.177	3.173
CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a (incluse parti e accessori)	2.862	2.792	2.924
CG22210-Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche	2.765	2.790	2.918
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	2.663	2.788	2.893
CH24202-Tubi e condotti saldati e simili	2.862	2.685	2.714
CK28293-Macchine automatiche per la dosatura, la confezione e per l'imballaggio (incluse parti e accessori)	2.499	2.685	2.695
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	2.667	2.606	2.660
CB13200-Tessuti (esclusi tessuti a maglia e all'uncinetto e rivestimenti tessili per pavimenti)	2.653	2.549	2.612
CB15110-Cuoio e pelle conciati e preparati; pellicce tinte e preparate	2.299	2.479	2.566
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	2.787	2.728	2.520
CH25993-Oggetti in ferro, in rame ed in altri metalli	2.420	2.384	2.442
CJ27510-Elettrodomestici	2.295	2.264	2.435
CG22290-Altri articoli in materie plastiche	2.266	2.289	2.381
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	5.021	3.845	2.340
CK28299-Macchine di impiego generale e altro materiale meccanico n.c.a	2.118	2.203	2.278
CG23310-Piastrelle in ceramica per pavimenti e rivestimenti	1.921	2.029	2.158

Fonte: Istat



## 2. Export ed import dell'Italia

Nella tabella i **primi 30 prodotti importati dall'Italia** nel periodo gennaio-luglio 2014, a confronto con il medesimo periodo del 2012 e del 2013, in milioni di Euro (codici Ateco 2007 a 5 cifre). Rappresentano da soli il 59% del totale dell'import italiano.

Categorie	IMP2012	IMP2013	IMP2014
BB06100-Petrolio greggio	25.585	20.660	17.704
CL29100-Autoveicoli	12.030	10.692	12.138
BB06200-Gas naturale	14.966	12.222	9.377
CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici	9.134	9.320	9.146
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	7.444	7.350	7.444
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	5.930	5.874	6.070
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	5.623	6.766	5.701
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	6.176	6.025	5.623
CA10110-Carne non di volatili e prodotti vari della macellazione (pellami, strutto, frattaglie ecc.)	3.079	3.169	3.322
CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli	2.942	2.929	3.132
CH24440-Rame e semilavorati	3.363	3.221	3.076
CI26200-Computer e unità periferiche	3.447	3.127	3.041
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni	3.117	3.350	3.026
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	2.868	2.657	2.904
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	4.018	3.072	2.817
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	3.047	2.700	2.804
CB15201-Calzature	2.596	2.587	2.730
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci varie (escluse quelle	2.291	2.267	2.692
CF21100-Prodotti farmaceutici di base	2.607	3.343	2.688
CC17120-Carta e cartone	2.237	2.177	2.243
CA10200-Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati mediante surgelamento, salatura ecc.	1.898	1.914	1.992
CB14140-Camicie, T-shirt, corsetteria e altra biancheria intima	1.994	1.821	1.978
CH24420-Alluminio e semilavorati	1.977	2.009	1.926
CA10512-Derivati del latte (panna, burro, yogurt ecc.)	1.477	1.565	1.762
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	2.117	1.855	1.736
CA10412-Olio raffinato o grezzo da semi oleosi o frutti oleosi	1.348	1.555	1.645
CB15110-Cuoio e pelle conciati e preparati; pellicce tinte e preparate	1.308	1.489	1.629
CI26512-Contattori di elettricità, gas, acqua, ecc, bilance analitiche di precisione, apparecchi di misura e regolazione	1.668	1.584	1.622
AA01111-Cereali (escluso il riso)	1.232	1.502	1.592
CG22210>Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche	1.437	1.422	1.514

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

I primi 9 mesi del 2014 confermano la ripresa del traffico cargo (esclusa posta), con una crescita sullo stesso periodo dell'anno precedente del 5,1%.

I primi 3 aeroporti italiani (Malpensa, Fiumicino e Bergamo) concentrano il 77% del traffico totale italiano (699mila tonnellate), mentre i primi 10 ne concentrano il 95,9%.

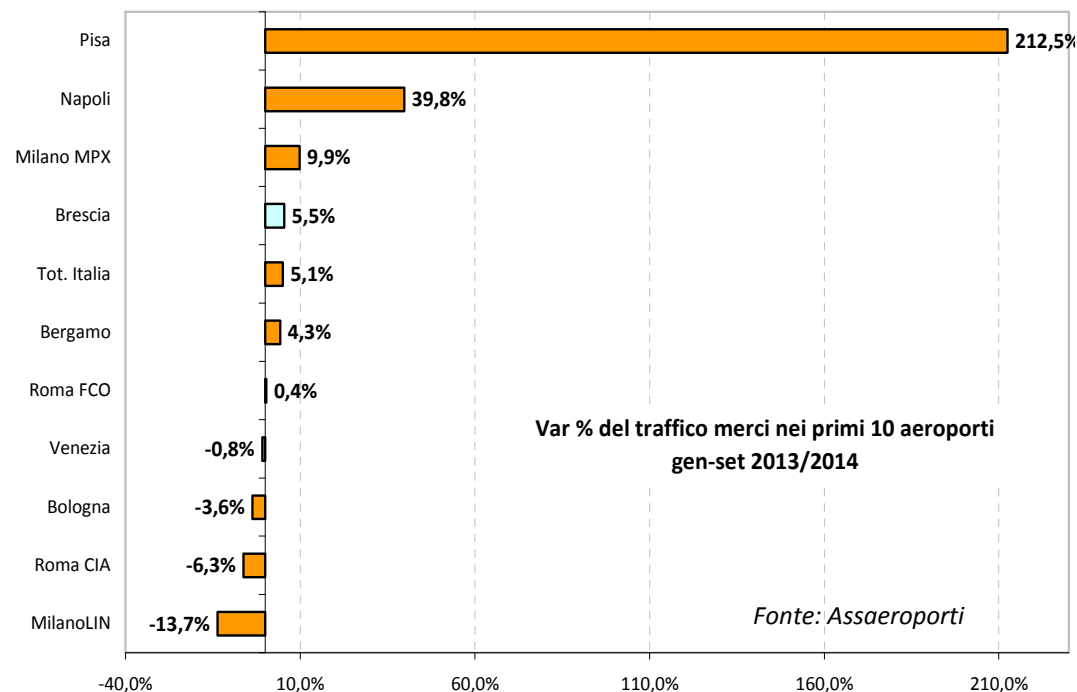
In crescita alcuni aeroporti minori (es. Pisa, Olbia e Napoli) che hanno visto però nel complesso diminuire il traffico del 13,7%, con un peso sul totale del 4,1% (era del 5% nello stesso periodo del 2013).

**Malpensa**, principale aeroporto italiano merci, è passato dalle 314mila tonnellate del 2013, alle 346mila del 2014, con un aumento del 9,9%; **Fiumicino**, invece, evidenzia una sostanziale stabilità con un modesto aumento dello 0,4%, passando da 105mila tonnellate a 106mila.

Significative le performance di Pisa che ha visto il suo traffico salire del 212,5% e di Napoli cresciuto del 39,8%.

#### Traffico merci (posta esclusa) in tonnellate

N.	Aeroporto	gen-set 2013	gen-set 2014	var %
1	Milano MPX	314.740	345.789	9,9%
2	Roma FCO	105.848	106.219	0,4%
3	Bergamo	83.463	87.049	4,3%
4	Venezia	33.437	33.159	-0,8%
5	Bologna	32.136	30.975	-3,6%
6	Brescia	29.198	30.802	5,5%
7	MilanoLIN	14.868	12.836	-13,7%
8	Roma CIA	12.364	11.591	-6,3%
9	Napoli	5.082	7.104	39,8%
10	Pisa	1.802	5.631	212,5%
	<b>Tot. Italia</b>	<b>666.079</b>	<b>699.747</b>	<b>5,1%</b>





1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo cargo

- 4. Tendenze dello shipping internazionale**



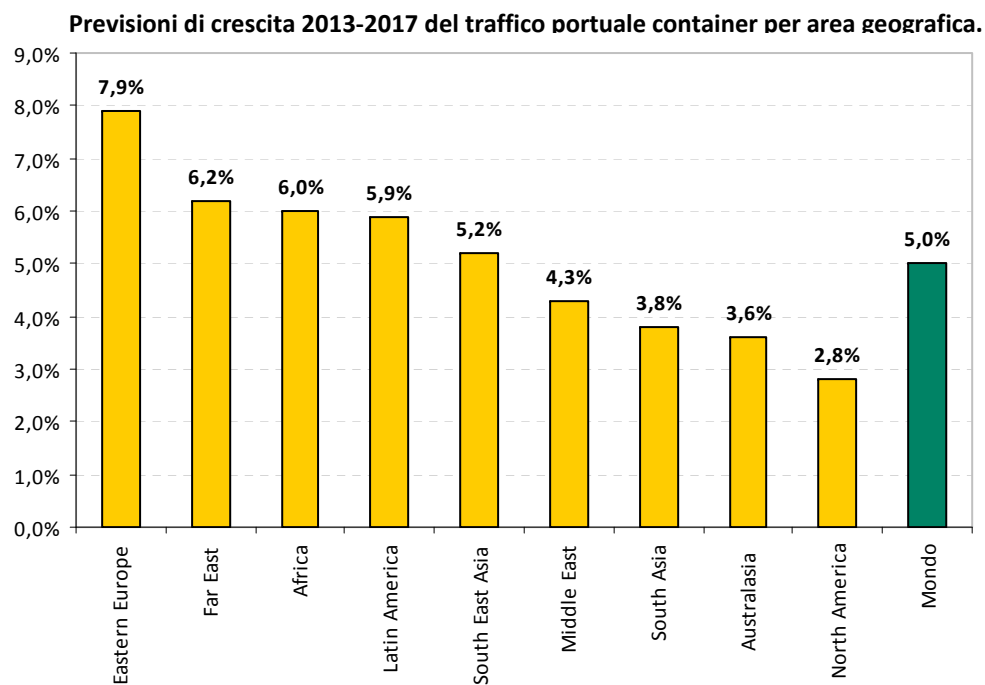
## 4. Tendenze dello shipping internazionale

In base alle stime del WTO il commercio internazionale nel 2014 dovrebbe aumentare del 3,1%, rispetto al 2,5% del 2013. Il tasso di crescita dell'economia internazionale è stimato invece dal FMI nel 3,3% nel 2014 e nel 3,8% nel 2015. Il FMI conferma la debolezza dell'economia europea che nell'anno in corso non dovrebbe crescere più dell'1% e nel prossimo dell'1,4%.

Per quanto riguarda il traffico internazionale di container, l'istituto di ricerche Clarkson stima un aumento complessivo intorno al 6% per l'anno in corso e del 6,7% nel 2015.

Ente	Comparto	2014	2015
WTO	Commercio internazionale	3,1%	4,0%
FMI	Economia internazionale	3,3%	3,8%
FMI	EU 28	1,0%	1,4%
Clarkson	Traffico container	6,0%	6,7%
Clarkson	Traffico Far East-Europa (volume)	6,2%	
Clarkson	Traffico Far East-Nord America (volume)	5,4%	

Fonte: Flash Report AIOM Trieste, novembre 2014

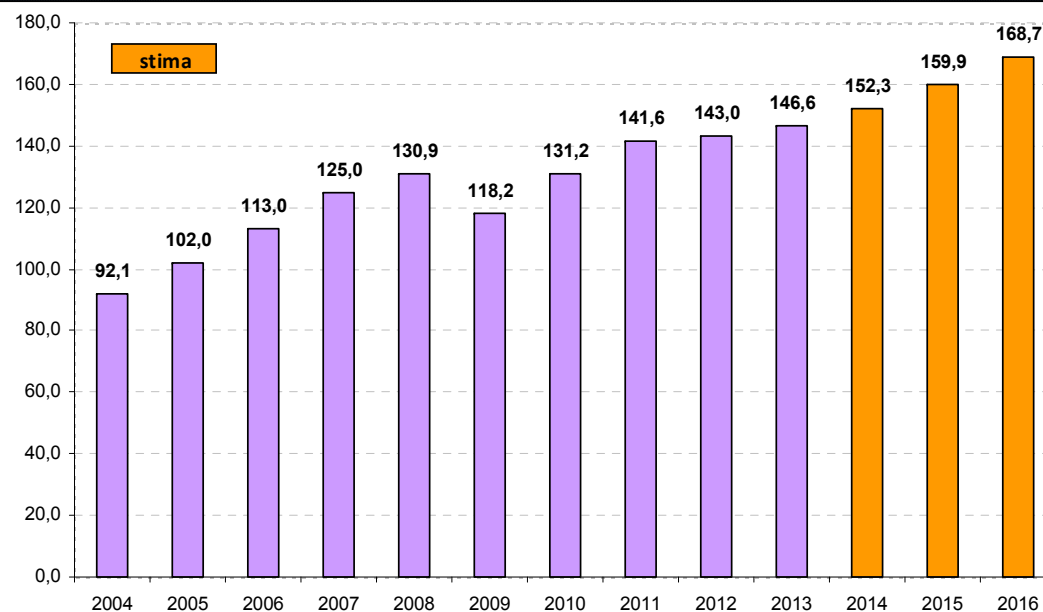


Fonte: Drewry



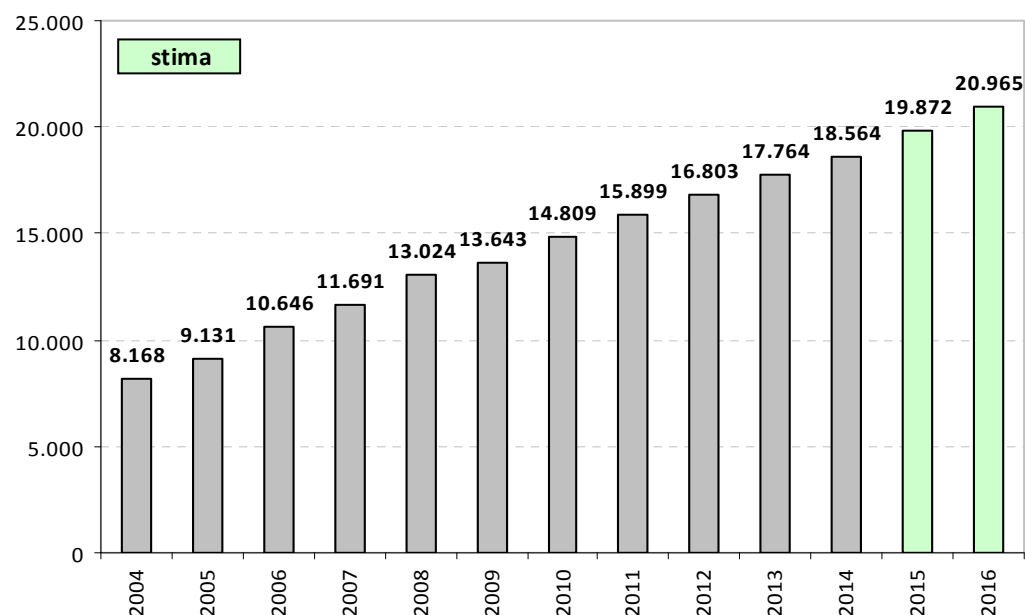
## 4. Tendenze dello shipping internazionale

Il **traffico container mondiale** (*trade*, ossia numero di pezzi, in milioni di Teu) è aumentato nel 2013 del 2,5%, collocandosi a 146,6 milioni di Teu. Per il 2014, vengono confermate le stime precedenti, che prevedono un ulteriore aumento intorno al 4,0% (circa 152 milioni di Teu).



Cresce anche la **flotta portacontainer** che nel 2014 può contare su 5.963 navi, con una capacità complessiva di 18,5 milioni di Teu (3.113 Teu/nave). Il 61% della flotta (3.642 navi con capacità complessiva di 16,3 milioni di Teu, 4.485 Teu/nave) appartiene alle prime 25 compagnie.

Nel corso del 2014 sono state ordinate 488 navi per un'ulteriore capacità di 3,6 milioni di Teu. La portata media delle nuove navi è di 7.441 Teu, nettamente superiore alla media della flotta attualmente operativa.







## 4. Tendenze dello shipping internazionale

Rank	Compagnia	Navi Operative			Navi Ordinate		
		numero	TEU (x 1000)	TEU/nave	numero	TEU (x 1000)	TEU/nave
1	Maersk Line	586	2.807	4.790	14	205	14.643
2	MSC	500	2.506	5.012	49	585	11.939
3	CMA CGM	438	1.613	3.683	39	371	9.513
4	Evergreen	195	937	4.805	15	188	12.533
5	Coscon	163	819	5.025	10	120	12.000
6	Hapag Lloyd	146	745	5.103	-	-	-
7	China Shipping	141	675	4.787	6	105	17.500
8	Hanjin	95	598	6.295	6	56	9.333
9	MOL	112	585	5.223	9	90	10.000
10	APL	99	565	5.707	-	-	-
11	OOCL	97	526	5.423	4	36	9.000
12	Hamburg Sud	108	512	4.741	8	75	9.375
13	NYK	109	493	4.523	8	112	14.000
14	Yang Ming	90	414	4.600	18	225	12.500
15	Hyundai	59	388	6.576	6	60	10.000
16	PIL	155	359	2.316	9	35	3.889
17	K Line	68	355	5.221	10	139	13.900
18	ZIM	83	338	4.072	-	-	-
19	UASC	49	294	6.000	17	263	15.471
20	CSAV	47	242	5.149	7	65	9.286
21	Wan Hai	86	209	2.430	-	-	-
22	X-Press Feeders	74	105	1.419	1	2	2.000
23	HDS Lines	22	89	4.045	-	-	-
24	SITC	71	81	1.141	12	22	1.833
25	KMTC	49	81	1.653	5	10	2.000
	altre >4.000 Teu				74	532	7.189
	<b>Totale top 25</b>	<b>3.642</b>	<b>16.336</b>	<b>4.485</b>	<b>327</b>	<b>3.296</b>	<b>10.080</b>
	<b>Totale compagnie</b>	<b>5.963</b>	<b>18.564</b>	<b>3.113</b>	<b>488</b>	<b>3.631</b>	<b>7.441</b>
	Top 25/Totale	61,1%	88,0%	-	67,0%	90,8%	-

Fonte: DynaLiners



## 4. Tendenze dello shipping internazionale

I dati relativi ad alcuni tra i principali porti a livello mondiale indicano per i primi 9 mesi del 2014 un aumento della movimentazione del 5%.

I porti cinesi confermano la loro leadership mondiale. Shanghai resta il primo porto per movimentazione con un aumento del 4,9% del traffico in Teu, seguito da Singapore (+3,4%) e Shenzhen (+1,7%). Ottimi i risultati di Tangeri Med, che dopo le difficoltà legate a problemi sindacali, ha ripreso a crescere, realizzando un +25%.

Primo porto europeo si conferma **Rotterdam** con 9,2 milioni di Teu (+4,2%), seguito da Anversa con 6,7 milioni di Teu (+5%) e Amburgo con 4,8 milioni di Teu (+6,7%).

Per quanto riguarda l'Italia, i principali porti hanno movimentato nello stesso periodo 3,2 milioni di Teu, con una crescita del 3,3% sullo stesso periodo del 2013.

### Traffico container nei principali porti, primi 9 mesi 2013/2014 (x1000 Teu)

Rank	Porto	Paese	9M 2013	9M 2014	Var. %
1	Shanghai	Cina	25.154	26.386	4,9%
2	Singapore	Singapore	24.304	25.130	3,4%
3	Shenzhen	Cina	17.273	17.566	1,7%
4	Hong Kong	Cina	16.552	16.800	1,5%
5	Ningbo	Cina	13.179	14.747	11,9%
6	Qingdao	Cina	11.906	12.525	5,2%
7	Busan	Corea Sud	11.564	12.200	5,5%
8	Guangzhou	Cina	11.105	11.771	6,0%
9	Tianjin	Cina	9.801	10.566	7,8%
10	Rotterdam	Olanda	8.839	9.210	4,2%
11	Dalian	Cina	7.193	7.395	2,8%
12	Anversa	Belgio	6.406	6.726	5,0%
13	Los Angeles	Stati Uniti	5.847	6.303	7,8%
14	Xiamen	Cina	5.838	6.282	7,6%
15	Long Beach	Stati Uniti	5.002	5.089	1,7%
16	Amburgo (a)	Germania	4.500	4.800	6,7%
17	Brema (b)	Germania	3.945	3.884	-1,5%
18	Genova	Italia	1.481	1.600	8,0%
19	Tangeri Med (a)	Marocco	1.200	1.500	25,0%
20	Barcellona	Spagna	1.308	1.400	7,0%

a) gennaio-giugno

b) gennaio-agosto

Fonte: Dynaliners

### Traffico container nei principali porti italiani, primi 9 mesi 2013/2014 (x1000 Teu)

Porto	1SEM 2013	1SEM 2014	Var. %
Genova	993	1.060	6,7%
La Spezia	842	871	3,5%
Venezia (a)	331	335	1,2%
Napoli	244	209	-14,3%
Trieste (b)	193	197	2,1%
Salerno	130	174	33,8%
Livorno c)	134	131	-2,6%
Ravenna	113	104	-8,0%
Ancona	75	76	0,5%
Taranto	47	46	-1,7%
Savona	17	19	13,7%
<b>Totale</b>	<b>3.119</b>	<b>3.222</b>	<b>3,3%</b>

b) primi 5 mesi

a) primi 9 mesi

c) primo trimestre

Fonte: Autorità Portuali



## 4. Tendenze dello shipping internazionale

Il traffico **dell'Europa** con gli Stati Uniti nel 1° semestre del 2014 è aumentato del 5,8% rispetto allo stesso periodo del 2013. Il risultato è frutto soprattutto del forte aumento degli invii dall'Europa **verso** gli USA (+7,9%), conseguenti al buon andamento dell'economia americana.

Direttrice	1° SEM 12	1° SEM 13	1° SEM 14	Var % '13/'14
Nord EU/USA	863	885	933	5,4%
USA/Nord EU	691	692	723	4,5%
<b>Totale Nord EU</b>	<b>1.554</b>	<b>1.577</b>	<b>1.656</b>	<b>5,0%</b>
Med Sea/USA	338	365	416	14,0%
USA/Med Sea	234	262	258	-1,5%
<b>Totale Med Sea</b>	<b>572</b>	<b>627</b>	<b>674</b>	<b>7,5%</b>
EU/USA	1.201	1.250	1.349	7,9%
USA/EU	925	952	981	3,0%
<b>Totale</b>	<b>2.126</b>	<b>2.202</b>	<b>2.330</b>	<b>5,8%</b>

*Legenda*

*Teu x 1000*

*Med Sea: porti europei, Turchia, Russia (Mar Nero).*

*Fonte: DynaLiners*



## 4. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo la bocciatura cinese dell'alleanza chiamata P3 tra Maersk, MSC e CMA CGM, ne è nata una nuova, chiamata M2, tra le prime due compagnie, la cui operatività dovrebbe partire dall'inizio del 2015. Nelle tabelle sono indicati i porti scalati, le toccate (*calls*) e il totale dei giri dall'alleanza M2. Per quanto riguarda l'Italia, i porti scalati saranno 6 (Genova, La Spezia, Gioia Tauro, Livorno, Napoli e Trieste) per un totale di 14 toccate. I due porti con il maggior numero di toccate (4) saranno La Spezia e Gioia Tauro, entrambi collegati con il Far East e la costa Est del Nord America (2+2).

Nord Range				Mediterraneo			
Porto	Tot calls	NE-FE	NE-USEC	Porto	Tot calls	Med-FE	Med-USEC
Aarhus	1	1	-	Algeciras	2	-	2
Amburgo	2	2	-	Barcellona	3	2	1
Anversa	6	3	3	Costanza	1	1	-
Bremerhaven	8	5	3	Genova	2	1	1
Danzica	1	1	-	Gioia Tauro	4	2	2
Felixstowe	5	3	2	Illichevsk	1	1	-
Gotenbourg	1	1	-	Istanbul	2	2	-
Le Havre	5	3	2	Izmit	1	1	-
Rotterdam	6	3	3	Koper	1	1	-
Southampton	1	1	-	La Spezia	4	2	2
Wilhemshaven	2	2	-	Livorno	2	-	2
<b>Totale calls</b>	<b>38</b>	<b>25</b>	<b>13</b>	Malta	1	1	-
<b>Totale giri</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	Marsiglia	1	1	-
<b>Porti toccati</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	Napoli	1	-	1
				Novorossiysk	1	1	-
				Odessa	1	1	-
				Pireo	1	1	-
				Port Said	4	4	-
				Rijeka-Fiume	1	1	-
				Trieste	1	1	-
				Valencia	4	2	2
				<b>Totale calls</b>	<b>39</b>	<b>26</b>	<b>13</b>
				<b>Totale giri</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
				<b>Porti toccati</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>8</b>

Far East					
Porto	Tot calls	NE-FE	Med-FE	FE-USWC	Med-USEC
Busan	10	3	5	2	-
Dalian	2	1	1	-	-
Ho Chi Minh City	1	-	-	1	-
Hong Kong	6	2	1	2	1
Kaohsiung	1	-	-	-	1
Kobe	1	1	-	-	-
Kwangyang	1	1	-	-	-
Nagoya	2	1	1	-	-
Nansha	2	1	1	-	-
Ningbo	14	6	4	2	2
Qingdao	5	2	2	1	-
Shanghai	15	6	5	2	2
Shanghai Chiwan	9	2	4	1	2
Shanghai Yantian	15	6	5	2	2
Singapore	8	-	5	1	2
T. Pelepas	9	6	-	3	-
Tianjin	2	1	1	-	-
Xiamen	5	2	2	1	-
Yokohama	2	1	1	-	-
<b>Totale calls</b>	<b>110</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>18</b>	<b>12</b>
<b>Totale giri</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>Porti toccati</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>7</b>

Nord America					
Porto	Tot calls	NE-USEC	Med-USEC	Med-USEC	FE-USWC
Baltimora	3	1	1	1	-
Boston	1	-	1	-	-
Charleston	4	2	1	1	-
Houston	2	1	1	-	-
Los Angeles	3	-	-	-	3
Miami	3	1	1	1	-
Mobile	1	1	-	-	-
New Orleans	1	-	1	-	-
New York	5	2	1	2	-
Norfolk	4	2	1	1	-
Oakland	2	-	-	-	2
P. Everglades	1	-	1	-	-
Savannah	3	1	1	1	-
Seattle	1	-	-	-	1
Vancouver	1	-	-	-	1
<b>Totale calls</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
<b>Totale giri</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>Porti toccati</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

Fonte: DynaLiners

Legenda:

NE: Nord Europa

Med: Mediterraneo

USEC: Nord America East Cost

UEWC: Nord America West Cost

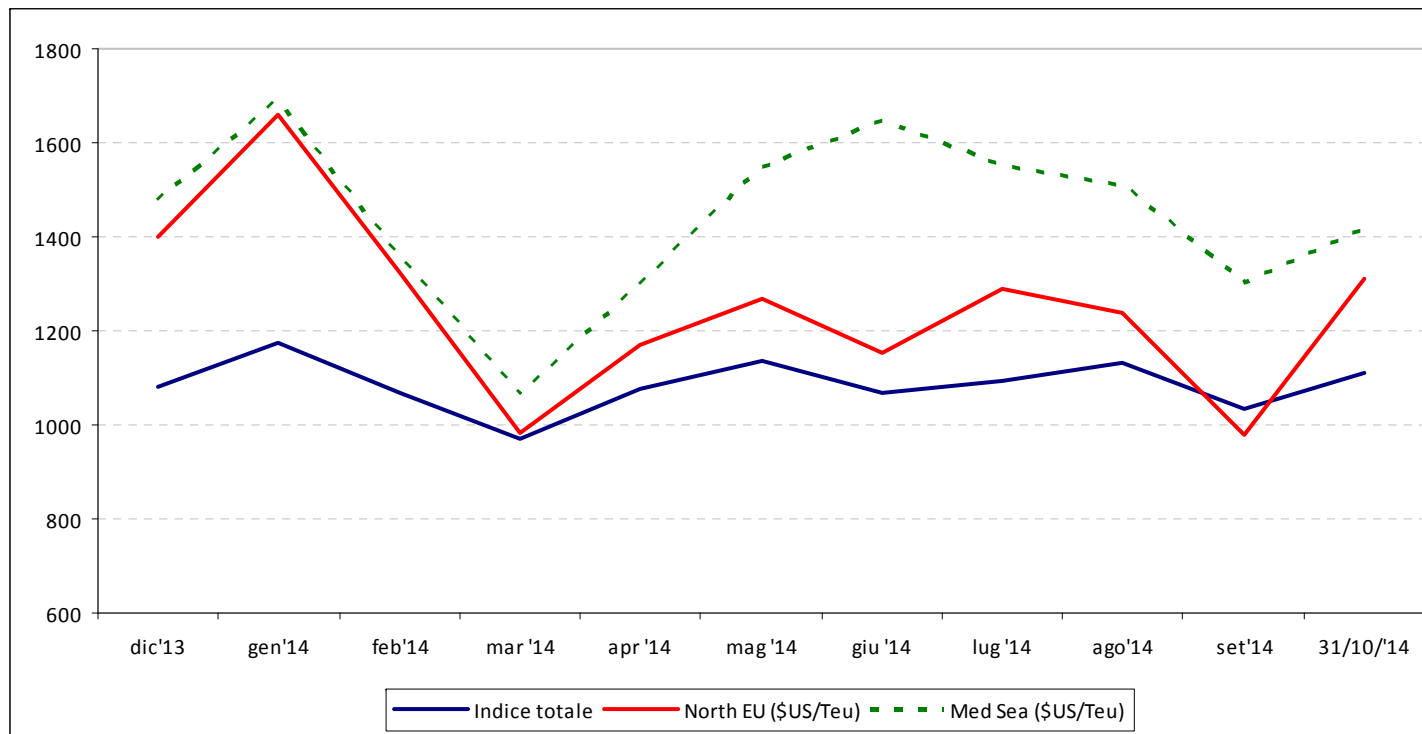
FE: Far East



## 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**, nel corso del 1° trimestre del 2014 ha subito una significativa flessione, raggiungendo il minimo nel mese di marzo, per poi riprendere e stabilizzarsi intorno ai 1.093 US\$/Teu.

Per quanto riguarda più nello specifico i noli per i servizi verso il Nord Europa e l'Europa Mediterranea, dopo il punto di minimo di marzo, vi è stata invece una ripresa dei noli su entrambi le direttrici, con un suo valore medio nel periodo aprile-ottobre di 1.201 US\$/Teu su quella verso i porti del North Range e di 1.467 US\$/Teu per quella verso i porti europei del Mediterraneo.



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



## 4. Tendenze dello shipping internazionale

	07-mar	14-mar	21-mar	27-mar	11-apr	17-apr	25-apr	01-mag	09-mag	16-mag	23-mag	30-mag	06-giu	13-giu
Rotterdam	604	599	598	600	605	607	603	595	596	603	610	608	607	610
Genova <sup>(a)</sup>	630	634	634	635	627	641	633	631	630	633	641	646	634	627
Singapore	616	609	608	608	599	603	605	601	600	607	614	620	619	618
Tokyo	653	645	646	647	645	649	647	640	640	651	652	650	646	648
	10-lug	18-lug	25-lug	01-ago	15-ago	29-ago	05-set	26-set	03-ott	17-ott	31-ott			
Rotterdam	599	603	606	603	591	599	586	567	579	486	489			
Genova <sup>(a)</sup>	636	631	638	640	622	616	619	588	589	531	514			
Singapore	603	604	606	613	597	604	597	578	570	479	496			
Tokyo	630	630	630	632	621	629	617	608	597	527	531			

a) ex wharf

Fonte: Oil Shipping Rotterdam

