



# Fedespedi Economic Outlook. 7

*Quadrimestrale di informazione economica*

*Milano, dicembre 2015*



1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo

4. Il traffico attraverso le Alpi

5. Tendenze dello shipping internazionale



# 1. I dati macroeconomici

Nel 3°T del 2015 il **Pil italiano** è aumentato dello 0,9% rispetto allo stesso periodo del 2014, il terzo risultato positivo dopo il +0,4% del 1°T e il +0,7% del II°T.

La stima preliminare del Pil, fornita da Istat a metà novembre, indica per il 2015 una crescita dello 0,9%.

Il Pil italiano mostra pertanto qualche piccolo segnale positivo, quantomeno si è fermata la fase più negativa del ciclo, pur essendo difficile affermare che quella recessiva sia stata completamente superata.

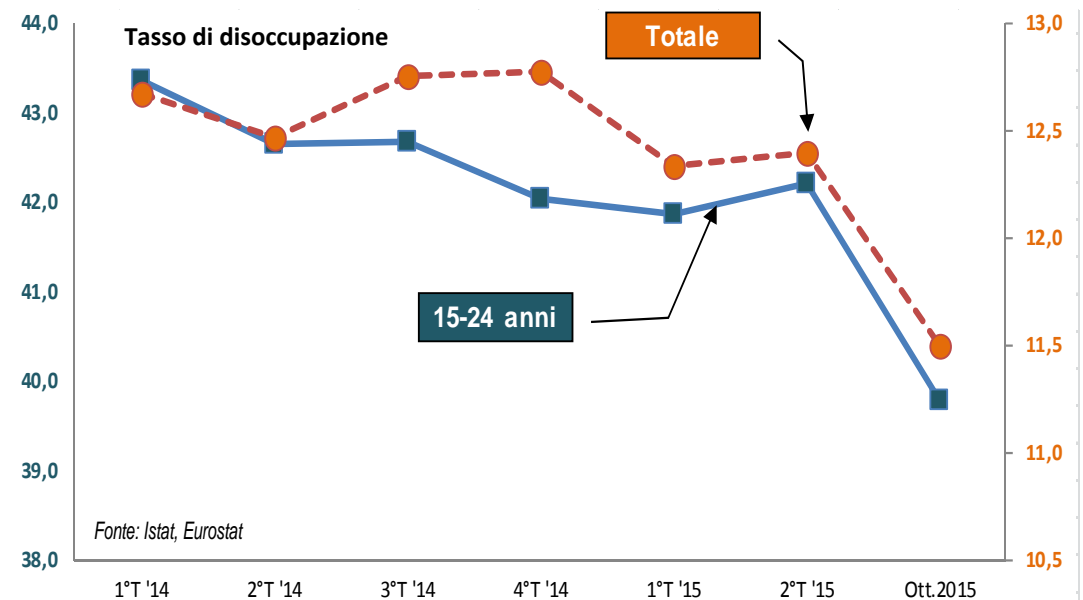
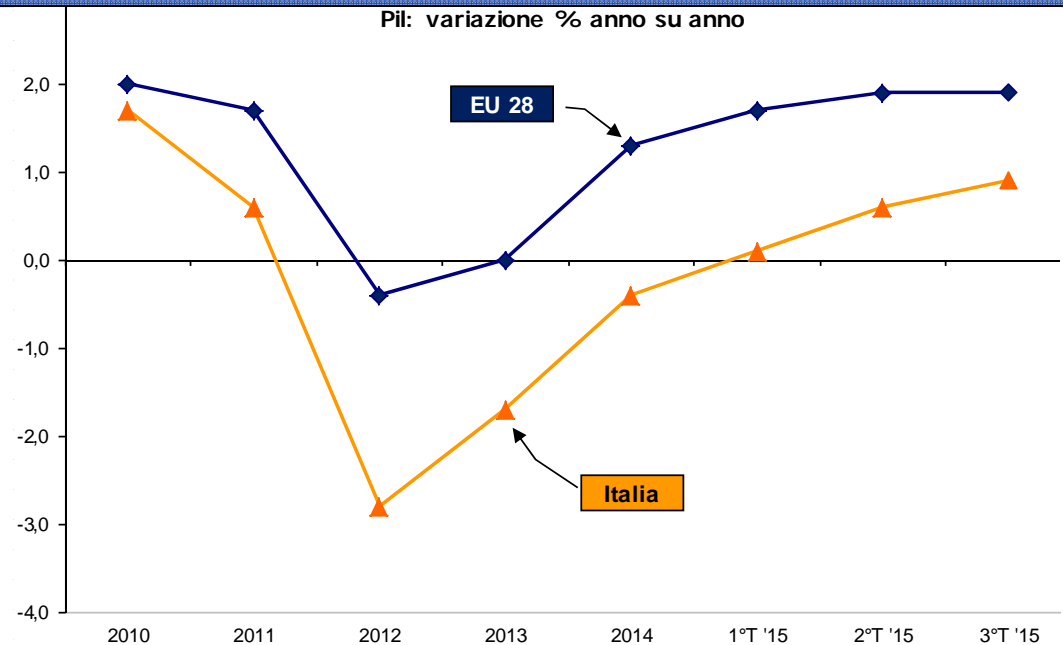
Se infatti la variazione tendenziale, ossia anno su anno, è quella sopra indicata, a livello congiunturale l'ultimo trimestre ha registrato una crescita sul precedente dello 0,2%, **inferiore** a quelle del 1° e II° trimestre, rispettivamente dello 0,4% e dello 0,3%.

In effetti nel corso dell'anno sono emersi alcuni segnali che possono destare preoccupazione, quali ad esempio il minor dinamismo dell'economia cinese e la crisi in cui versano paesi quali il Brasile e la Russia, considerati fino a poco tempo fa i nuovi motori dell'economia mondiale.

A ciò si aggiungono le inquietudini conseguenti ai tragici fatti di Parigi, che potrebbero avere ripercussioni sulla fiducia di cittadini e imprese con riflessi sull'economia reale, senza parlare della situazione di guerra aperta in Medio Oriente.

Le prospettive economiche future dipendono ormai anche dalla difficile soluzione di quel conflitto.

A livello di singole componenti della domanda aggregata, i consumi delle famiglie sono aumentati (anno su anno) dell'1,1%, gli investimenti fissi lordi dello 0,9%, le esportazioni del 3,5% e le importazioni del 5,1%





## 1. I dati macroeconomici

Il Pil dell'**UE28** nel 3°T del 2015 si è chiuso con un risultato positivo pari al +1,9%, confermando così i risultati del precedente trimestre.

Anche l'**area Euro** mostra segnali di maggiore dinamismo rispetto ai periodi precedenti, anche se i tassi di crescita rimangono leggermente inferiori rispetto a quelli dell'Unione nel suo insieme.

Tra i **paesi dell'area Euro** emergono la Slovacchia (+3,5%) e soprattutto la Spagna, che dopo le difficoltà degli anni scorsi ha recuperato rapidamente terreno chiudendo il 3°T con un +3,4%.

Tra i **paesi fuori dall'area Euro** buone performance sono state registrate dalla Repubblica Ceca (+4,3%), dalla Romania e dalla Polonia (entrambe al +3,6%). Gran Bretagna e Ungheria confermano le buone performance dei trimestri precedenti.

Per quanto riguarda i principali **paesi extra europei**, sembrano essersi in parte ridimensionate, almeno per ora, le preoccupazioni sulla crescita cinese. Il paese asiatico, nonostante un certo rallentamento dell'economia, continua a realizzare tassi di crescita di assoluto livello, confermandosi come uno dei motori del commercio mondiale.

In gravi difficoltà invece Russia e Brasile. Entrambi risentono pesantemente del calo dei prezzi delle materie prime, fulcro delle rispettive economie, cui si aggiungono fattori specifici, quali l'embargo da parte dei paesi Occidentali nel caso della Russia e una grave crisi politica interna nel caso del Brasile. In generale molti dei paesi la cui economia si basa sull'export di materie prime sono oggi in difficoltà a causa della forte riduzione dei prezzi sui mercati internazionali.

Gli Stati Uniti confermano il buon andamento della loro economia, registrando una crescita del 2%.

VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE28 (sullo stesso periodo anno precedente)						
Paesi	2° T 14	3° T 14	4° T 14	1° T 15	2° T 15	3° T 15
Austria	0,5	0,3	-0,2	0,3	0,8	0,8
Belgio	1,0	1,0	1,4	1,3	1,5	1,3
Cipro	-2,1	-1,8	-1,6	0,1	0,6	2,2
Estonia	2,4	2,3	3,2	1,6	1,9	0,5
Finlandia	0,0	-0,2	-0,4	-0,1	0,0	-0,7
Francia	0,0	0,4	0,1	0,9	1,1	1,2
Germania	1,4	1,2	1,5	1,1	1,6	1,7
Grecia	0,3	1,5	0,9	0,4	1,1	-0,4
Irlanda	6,2	3,6	6,1	6,6	7,3	n.d.
<b>Italia</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>
Lettonia	3,3	2,4	2,2	1,8	2,7	2,5
Lussemburgo	1,3	3,8	6,8	5,3	3,1	n.d.
Malta	3,1	4,0	4,8	4,5	4,8	n.d.
Paesi Bassi	1,1	1,0	1,6	2,5	2,2	1,9
Portogallo	0,9	1,1	0,6	1,6	1,6	1,4
Slovacchia	2,4	2,5	2,8	3,0	3,3	3,5
Slovenia	2,8	3,1	2,4	2,9	2,5	n.d.
Spagna	1,2	1,6	2,1	2,7	3,1	3,4
<b>Euro-zona</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>
Bulgaria	1,8	1,5	1,8	2,6	2,6	2,9
Croazia	-1,0	-0,6	0,3	0,2	1,4	n.d.
Danimarca	1,3	1,0	1,4	1,8	1,8	n.d.
Gran Bretagna	2,6	2,5	3,0	2,7	2,4	2,3
Lituania	3,3	2,7	1,6	1,4	1,4	1,8
Polonia	3,3	3,3	3,7	3,6	3,5	3,6
Rep. Ceca	2,1	2,2	1,3	4,1	4,6	4,3
Romania	1,9	3,2	2,6	3,8	3,8	3,6
Svezia	2,4	2,3	2,7	2,8	3,3	n.d.
Ungheria	3,8	3,3	3,2	3,1	2,4	2,2
<b>UE 28</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>
Brasile	-0,9	-1,1	-0,7	-2,0	-3,0	-4,5
Cina	7,5	7,3	7,3	7,0	7,0	6,9
Giappone	0,0	-0,3	0,3	1,1	-0,2	-0,2
Russia	0,8	0,7	0,4	-2,2	-4,6	-4,1
Stati Uniti	2,6	2,7	2,5	2,9	2,7	2,0

Fonte: Eurostat, istituti statistici nazionali

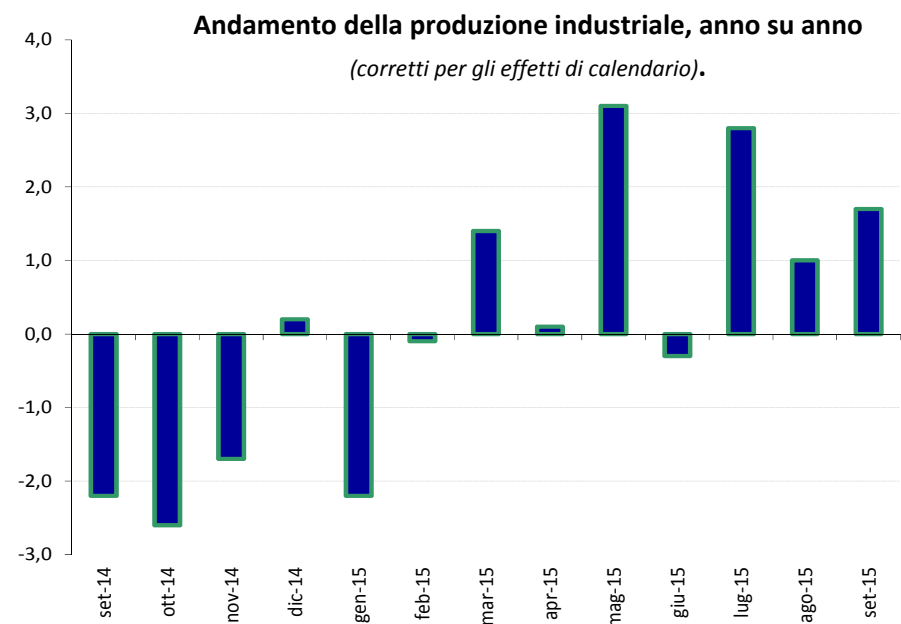
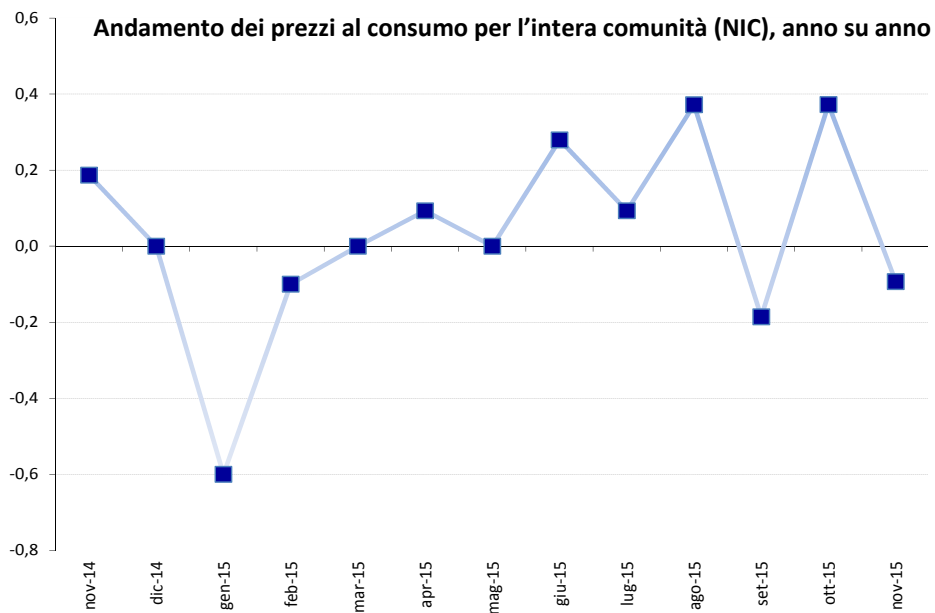


# 1. I dati macroeconomici

La spesa delle famiglie è aumentata nel III°T del 2015 dell'1,3%, confermando la tendenza positiva iniziata a partire dal II°T dello scorso anno, dopo 2 anni di continue contrazioni. E' un altro piccolo segnale di maggiore ottimismo riguardo al clima economico complessivo.

Fa riflettere però l'andamento dell'inflazione che a novembre 2015 ha segnato una flessione dello 0,1% sullo stesso mese del precedente anno. Sintomi deflazionistici indicatori di un contesto, che pur in presenza dei citati segnali migliorativi, rimane comunque molto debole e suscettibile di rapide variazioni. Sulla fiducia dei consumatori pesano in questa fase anche le preoccupazioni legate al terrorismo dopo i fatti di Parigi.

A settembre 2015 la produzione industriale è dell'1,7% rispetto allo stesso periodo del 2014. Nei primi nove mesi dell'anno l'incremento medio mensile è stato abbastanza modesto, collocandosi a +0,8%, comunque superiore al -0,5% del 2014.



Fonte: Istat



1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo

4. Il traffico attraverso le Alpi

5. Tendenze dello shipping internazionale



## 2. Export ed import dell'Italia

L'**export** italiano nei primi 8 mesi del corrente anno ha mostrato una crescita **del 3,9%** (261 Md.€) rispetto allo stesso periodo del 2014 (251 Md.€).

Il dato conferma la capacità dell'industria italiana di rispondere in modo adeguato alle esigenze dei mercati esteri, nonché la sua competitività.

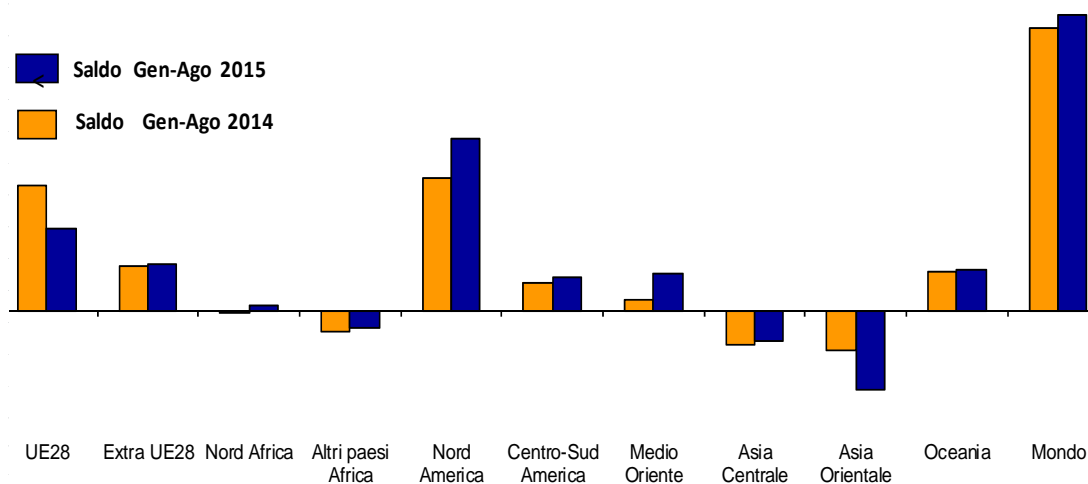
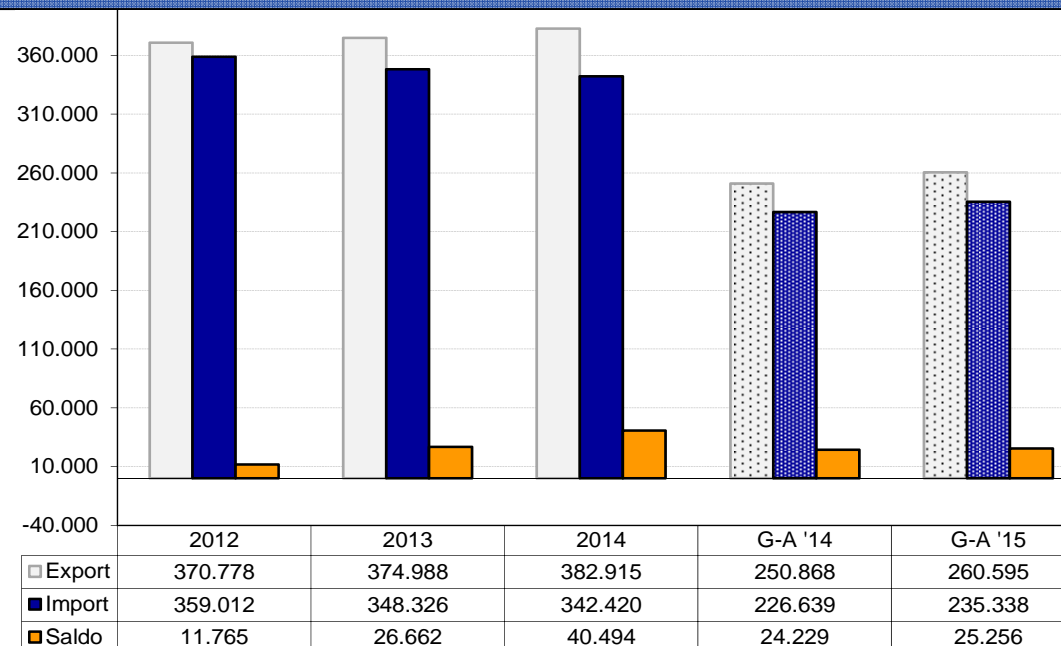
In ripresa le **importazioni** (+3,8%), anche questo un segnale della crescita della domanda interna delle famiglie e delle imprese.

Nel periodo considerato il saldo commerciale si mantiene positivo per 25,2 miliardi di Euro, contro i 24,2 di gennaio-agosto 2014.

Per quanto riguarda la ripartizione per aree geografiche, si confermano positivi i saldi con i paesi europei, del Nord e Centro-Sud America.

In crescita il saldo positivo con il Medio Oriente e il Nord Africa.

Si riduce ancora il saldo negativo con i Paesi dell'Asia Centrale (gen-ago 2014= -2,9 Md.€, gen-ago 2015= -2,6 Md.€), mentre quello con i Paesi del Far East aumenta decisamente, passando da -3,4 a -6,7 miliardi di Euro.



Fonte: Istat (milioni di Euro)



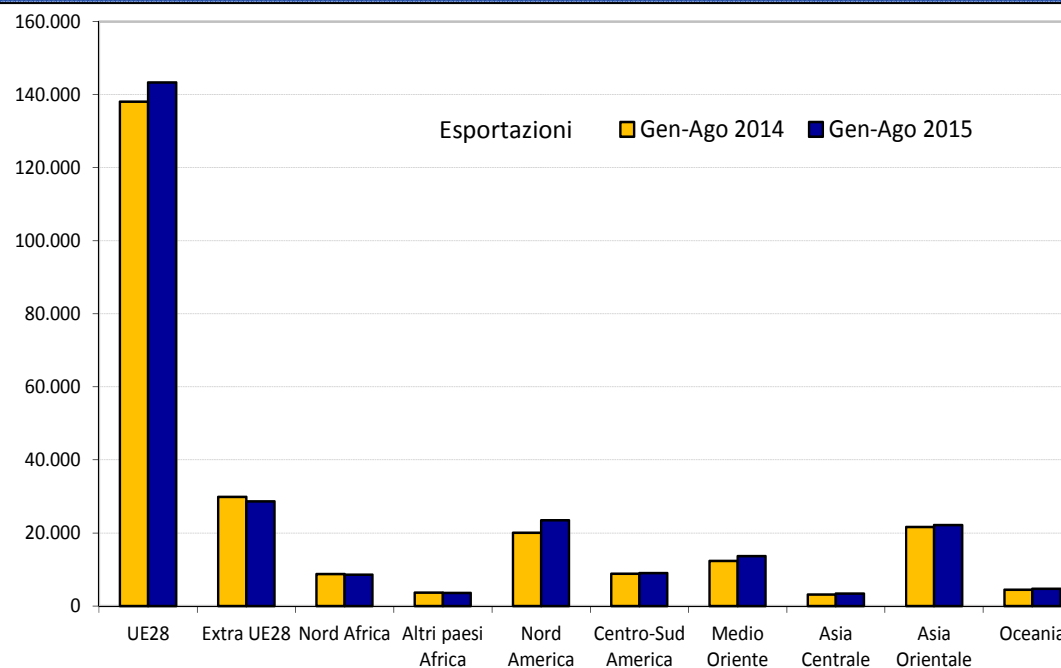
## 2. Export ed import dell'Italia

Il principale mercato italiano è come noto l'Unione Europea che nei primi 8 mesi del 2015 ha assorbito il 55% dell'export del nostro paese.

Diminuiscono invece del 4% circa le esportazioni verso gli **Altri Paesi Europei**, trascinate al ribasso dal crollo dell'export verso la Russia, passato da 6,3 miliardi di Euro a 4,5 (-29%). In ripresa invece il mercato turco, cresciuto dell'8,4%.

In generale gli scambi con i paesi del Mediterraneo continuano a rappresentare una voce interessante del commercio estero italiano, soprattutto dal lato delle esportazioni. Nonostante le difficoltà del momento, l'area assorbe quasi il 6% del prodotto italiano.

In significativa crescita il commercio verso il **Nord America** (+17,2%).



Fonte: Istat (Mn di Euro)

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

Export (Mil.€)	2014	G-A 2014	G-A 2015
Algeria	4.188	2.450	2.722
Egitto	2.777	1.713	1.882
Israele	2.117	1.422	1.466
Libano	1.206	868	837
Libia	1.974	1.427	1.004
Marocco	1.392	942	908
Tunisia	3.206	2.187	2.057
Turchia	9.704	3.715	4.249
<b>Totale</b>	<b>26.564</b>	<b>14.724</b>	<b>15.125</b>
% su tot Export	6,9%	5,9%	5,8%

Fonte: Istat

Import (Mil.€)	2014	G-A 2014	G-A 2015
Algeria	3.812	2.915	2.111
Egitto	2.392	1.655	1.421
Israele	874	620	604
Libano	30	16	22
Libia	4.540	2.592	2.584
Marocco	702	463	531
Tunisia	2.115	1.355	1.397
Turchia	5.683	6.193	6.717
<b>Totale</b>	<b>20.147</b>	<b>15.810</b>	<b>15.387</b>
% su tot Import	5,9%	7,0%	6,5%





## 2. Export ed import dell'Italia

Non ci sono significative variazioni tra i **paesi nostri clienti**, soprattutto tra quelli che si collocano nelle prime posizioni. Da rilevare il già evidenziato crollo dell'export verso la Russia, l'ulteriore crescita della Turchia e soprattutto degli Stati Uniti (+17%) e la leggera flessione dei flussi verso la Cina. I 25 primi paesi assorbono il 78% del totale delle esportazioni italiane.

Tra i **paesi fornitori** si consolida la Cina, dalla quale l'Italia ha importato il 15% circa in più rispetto allo stesso periodo del 2014. Ottime performance esportative anche da parte degli Stati Uniti con una crescita dell'11,3%. I primi 25 paesi rappresentano l'80% circa delle importazioni italiane.

Paesi clienti: export Italia, milioni di €					Paesi fornitori: import Italia, milioni di €				
	2014		2015			2014		2015	
0004-Germania	32.557	0004-Germania	32.870	12,6%	0004-Germania	34.949	0004-Germania	36.462	15,5%
0001-Francia	26.827	0001-Francia	27.022	10,4%	0001-Francia	19.554	0001-Francia	20.363	8,7%
0400-Stati Uniti	18.104	0400-Stati Uniti	21.211	8,1%	0720-Cina	16.120	0720-Cina	18.525	7,9%
0006-Regno Unito	13.120	0006-Regno Unito	14.317	5,5%	0003-Paesi Bassi	12.858	0003-Paesi Bassi	13.038	5,5%
0039-Svizzera	11.959	0011-Spagna	12.635	4,8%	0075-Russia	11.663	0011-Spagna	11.853	5,0%
0011-Spagna	11.489	0039-Svizzera	12.410	4,8%	0011-Spagna	10.921	0017-Belgio	11.164	4,7%
0017-Belgio	7.649	0017-Belgio	8.462	3,2%	0017-Belgio	9.593	0075-Russia	9.555	4,1%
0720-Cina	6.717	0060-Polonia	7.016	2,7%	0400-Stati Uniti	7.078	0400-Stati Uniti	7.881	3,3%
0060-Polonia	6.466	0052-Turchia	6.717	2,6%	0006-Regno Unito	6.381	0006-Regno Unito	6.572	2,8%
0075-Russia	6.282	0720-Cina	6.529	2,5%	0039-Svizzera	6.034	0039-Svizzera	6.412	2,7%
0052-Turchia	6.193	0003-Paesi Bassi	6.068	2,3%	0038-Austria	5.213	0060-Polonia	5.429	2,3%
0003-Paesi Bassi	5.900	0038-Austria	5.466	2,1%	0060-Polonia	4.557	0038-Austria	5.307	2,3%
0038-Austria	5.496	0075-Russia	4.462	1,7%	0078-Azerbaijan	4.234	0052-Turchia	4.249	1,8%
0732-Giappone	3.616	0740-Hong Kong	3.871	1,5%	0052-Turchia	3.715	0061-Repubblica ceca	3.567	1,5%
0740-Hong Kong	3.473	0647-EAU	3.852	1,5%	0061-Repubblica ceca	3.050	0078-Azerbaijan	3.047	1,3%
0647-EAU	3.353	0732-Giappone	3.529	1,4%	0632-Arabia Saudita	2.946	0066-Romania	2.995	1,3%
0066-Romania	3.166	0066-Romania	3.362	1,3%	0208-Algeria	2.915	0064-Ungheria	2.768	1,2%
0508-Brasile	3.006	0632-Arabia Saudita	3.354	1,3%	0066-Romania	2.719	0664-India	2.668	1,1%
0632-Arabia Saudita	2.968	0061-Repubblica ceca	3.186	1,2%	0664-India	2.624	0216-Libia	2.584	1,1%
0061-Repubblica ceca	2.931	0728-Corea del Sud	2.847	1,1%	0216-Libia	2.592	0007-Irlanda	2.524	1,1%
0728-Corea del Sud	2.666	0208-Algeria	2.722	1,0%	0064-Ungheria	2.406	0632-Arabia Saudita	2.416	1,0%
0009-Grecia	2.512	0508-Brasile	2.682	1,0%	0508-Brasile	2.053	0030-Svezia	2.262	1,0%
0030-Svezia	2.476	0030-Svezia	2.669	1,0%	0030-Svezia	2.037	0508-Brasile	2.140	0,9%
0208-Algeria	2.450	0064-Ungheria	2.589	1,0%	0612-Iraq	1.908	0208-Algeria	2.111	0,9%
0064-Ungheria	2.427	0091-Slovenia	2.421	0,9%	0063-Slovacchia	1.782	0612-Iraq	2.084	0,9%

Fonte: Istat



## 2. Export ed import dell'Italia

### Principali prodotti esportati (Euro, periodo gen-ago)

Categorie	EXP2013	EXP2014	EXP2015
CL29100-Autoveicoli	8.755.902.145	9.677.842.456	13.022.115.377
CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici	11.347.444.913	11.935.836.081	12.478.269.510
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	9.656.831.234	8.278.837.336	7.601.352.086
CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli	7.508.942.065	7.426.464.781	7.538.179.310
CB15201-Calzature	5.764.664.192	6.007.108.118	6.069.993.519
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	5.076.602.517	5.303.923.872	5.418.671.440
CH24100-Ferro, ghisa, acciai e ferroleghie	5.449.230.836	5.424.061.420	5.075.331.736
CK28130-Altre pompe e compressori	3.842.625.540	4.126.060.711	4.315.141.873
CK28140-Altri rubinetti e valvole	3.964.445.578	4.052.379.106	4.084.461.828
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	3.522.302.937	3.693.268.780	4.034.977.763
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	3.836.072.851	3.932.140.115	4.024.489.136
CM32121-Oggetti di gioielleria ed oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di metalli preziosi	3.465.721.491	3.456.122.001	3.839.016.480
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione.	3.555.666.579	3.640.091.586	3.790.633.311
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci varie	3.586.031.878	3.519.630.748	3.687.135.558
CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	3.599.524.693	3.546.265.230	3.591.979.542
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	3.091.517.233	3.176.952.247	3.479.311.752
CK28999-Altre macchine per impieghi speciali n.c.a (incluse parti e accessori)	3.094.555.931	3.250.872.517	3.406.559.836
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	2.884.155.239	2.909.757.228	3.297.677.415
CG22210-Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche	3.042.704.575	3.166.272.661	3.256.907.606
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	3.022.001.094	2.784.037.696	3.013.311.922
CK28293-Macchine automatiche per la dosatura, la confezione e per l'imballaggio (incluse parti e accessori)	3.041.594.973	3.048.449.940	2.936.174.025
CH24202-Tubi e condotti saldati e simili	2.935.229.248	2.955.423.755	2.887.993.109
CB13200-Tessuti (esclusi tessuti a maglia e all'uncinetto e rivestimenti tessili per pavimenti)	2.737.934.210	2.785.117.401	2.786.465.558
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	4.074.943.488	2.578.710.243	2.765.703.640
CJ27510-Elettrodomestici	2.512.910.092	2.669.163.222	2.738.049.469
CB15110-Cuoio e pelle conciati e preparati; pellicce tinte e preparate	2.673.994.844	2.738.849.414	2.687.878.160
CG22290-Altri articoli in materie plastiche	2.497.994.074	2.582.982.641	2.650.782.146
CH25993-Oggetti in ferro, in rame ed in altri metalli	2.598.770.550	2.654.048.805	2.621.592.099
CG23310-Piastrelle in ceramica per pavimenti e rivestimenti	2.254.286.135	2.378.128.206	2.527.134.342
CK28410-Macchine utensili per la formatura dei metalli	2.411.224.015	2.372.199.194	2.492.349.920

Fonte: Istat



## 2. Export ed import dell'Italia

### Principali prodotti importati (Euro, periodo gen-ago)

Categorie	IMP2013	IMP2014	IMP2015
CL29100-Autoveicoli	11.566.414.223	13.019.255.673	15.503.082.028
BB06100-Petrolio greggio	23.683.119.385	20.157.421.678	15.122.059.625
CF21200-Medicinali ed altri preparati farmaceutici	10.359.333.617	10.406.986.158	11.724.214.989
BB06200-Gas naturale	13.750.551.159	10.729.091.861	9.853.606.752
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	7.888.326.649	8.068.993.684	8.820.432.219
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	6.445.807.981	6.647.899.425	6.748.743.231
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	6.640.644.538	6.201.582.504	6.635.098.154
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	7.668.464.600	6.456.645.426	4.730.999.189
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni	3.802.713.237	3.549.945.415	4.460.594.895
CL29320-Altre parti ed accessori per autoveicoli	3.304.543.721	3.426.028.947	4.381.195.563
CI26200-Computer e unità periferiche	3.604.993.334	3.551.153.889	3.745.067.623
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o confezionato su misura	3.161.314.717	3.432.171.839	3.724.163.948
CB15201-Calzature	2.996.219.239	3.176.943.775	3.514.507.459
CA10110-Carne non di volatili e prodotti vari della macellazione (pellami, strutto, frattaglie ecc.)	3.571.246.052	3.721.684.516	3.495.506.764
CH24440-Rame e semilavorati	3.453.385.969	3.249.095.550	3.382.597.475
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	3.332.523.890	3.011.026.826	3.199.284.576
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	2.930.520.250	3.075.782.380	2.983.229.476
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte; merci varie	2.512.681.369	2.686.745.708	2.797.715.980
CF21100-Prodotti farmaceutici di base	3.606.908.776	2.951.170.864	2.640.017.449
CH24420-Alluminio e semilavorati	2.214.384.262	2.129.642.015	2.559.317.264
CC17120-Carta e cartone	2.402.699.057	2.461.362.876	2.472.941.226
CA10200-Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati mediante surgelamento, salatura ecc.	2.172.517.522	2.255.919.257	2.462.886.420
CB14140-Camicie, T-shirt, corsetteria e altra biancheria intima	2.035.879.515	2.214.874.210	2.369.256.780
CJ27110-Motori, generatori e trasformatori elettrici	2.037.380.123	1.932.778.779	2.250.399.112
CL30300-Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	1.303.562.377	1.511.915.133	2.012.502.941
CI26512-Contatori di elettricità, gas, acqua ed altri liquidi, bilance analitiche di precisione, ecc.	1.736.490.087	1.786.359.514	1.990.549.498
CA10412-Olio raffinato o grezzo da semi oleosi o frutti oleosi	1.769.759.993	1.926.790.746	1.919.144.540
CE20594-Prodotti chimici vari per uso industriale (inclusi i preparati antidetonanti e antigelo)	1.487.981.475	1.501.906.402	1.874.595.794
CJ27510-Elettrodomestici	1.440.172.162	1.609.257.497	1.862.980.018
CM32501-Mobili per uso medico, apparecchi medicali, materiale medico-chirurgico, ecc.	1.606.104.074	1.653.325.161	1.787.531.133

Fonte: Istat



1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. **Il traffico aereo cargo**

4. Il traffico attraverso le Alpi

5. Tendenze dello shipping internazionale



### 3. Il traffico aereo cargo

Nei primi 10 mesi del 2015 il traffico aereo cargo (esclusa posta) è **aumentato del 4%** rispetto allo stesso periodo del 2014.

I primi 3 aeroporti italiani (Milano Malpensa, Bergamo e Roma Fiumicino) concentrano l'82% (629mila tonnellate) del traffico totale italiano, pari a 771mila tonnellate. I primi 10 ne concentrano il 97% circa.

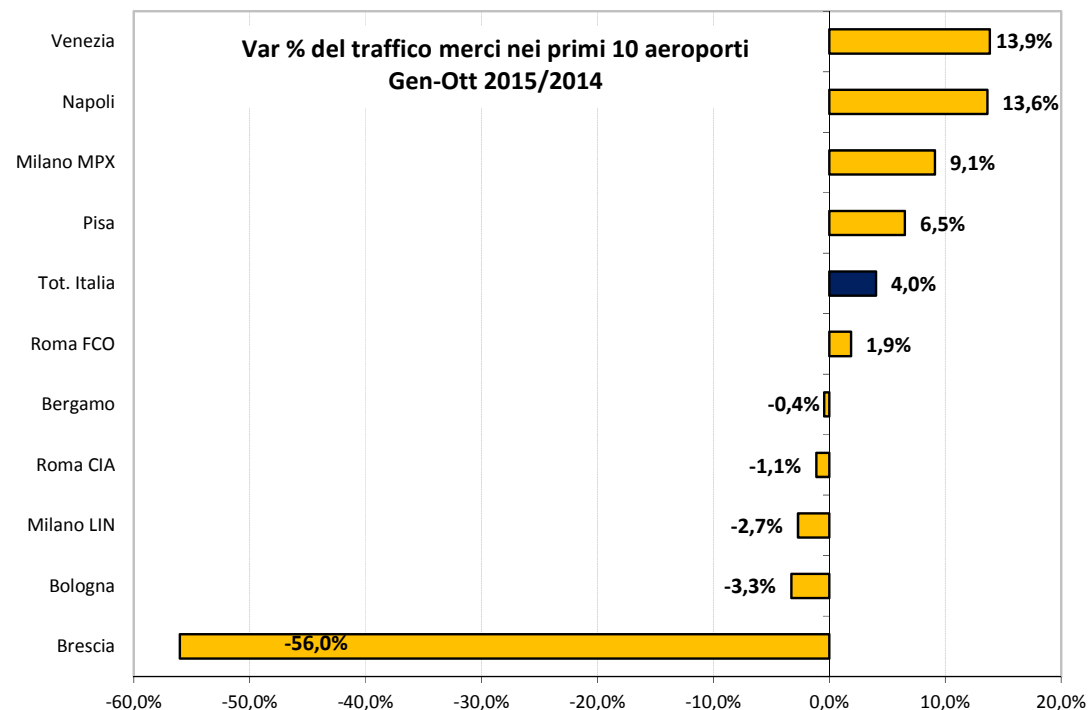
Gli aeroporti minori perdono ancora traffico (-13,2%), con un peso sul totale che si è ridotto dal 3,5% al 2,9%.

**Malpensa** è passato dalle 379mila tonnellate dei primi 10 mesi del 2014, alle 414mila del 2015, con un aumento del 9,1%; **Bergamo** ha ridotto il proprio traffico dello 0,4%, **Fiumicino** invece è cresciuto dell'1,9%. Buone le performance di Venezia e Napoli, cresciuti entrambi del 14% circa.

I risultati dei principali aeroporti europei nel periodo gennaio-ottobre sono stati mediamente inferiori a quelli degli scali italiani, ad eccezione dell'aeroporto tedesco di Leipzig, hub di DHL, cresciuto dell'8,6%.

Traffico merci (posta esclusa) in tonnellate			
Aeroporto	Gen-Ott 2014	Gen-Ott 2015	var %
Milano MPX	379.028	413.618	9,1%
Roma FCO	113.206	115.320	1,9%
Bergamo	100.077	99.654	-0,4%
Venezia	37.272	42.437	13,9%
Bologna	34.948	33.803	-3,3%
Roma CIA	12.954	12.811	-1,1%
Milano LIN	10.565	10.280	-2,7%
Napoli	6.397	7.270	13,6%
Pisa	6.398	6.817	6,5%
Brescia	14.064	6.184	-56,0%
Altri aeroporti	7.640	6.546	-14,3%
<b>Tot. Italia</b>	<b>740.797</b>	<b>770.670</b>	<b>4,0%</b>
Francoforte (DE)	1.677.246	1.720.792	2,6%
Amsterdam (NL)	1.356.430	1.340.979	-1,1%
Heathrow (GB)	1.236.528	1.237.293	0,1%
Leipzig (DE)	748.000	812.060	8,6%

Fonte: Assaeroporti, società aeroportuali





1. I dati macroeconomici

2. L'export e l'import

3. Il traffico aereo cargo

4. Il traffico attraverso le Alpi

5. Tendenze dello shipping internazionale



## 4. Il traffico attraverso le Alpi

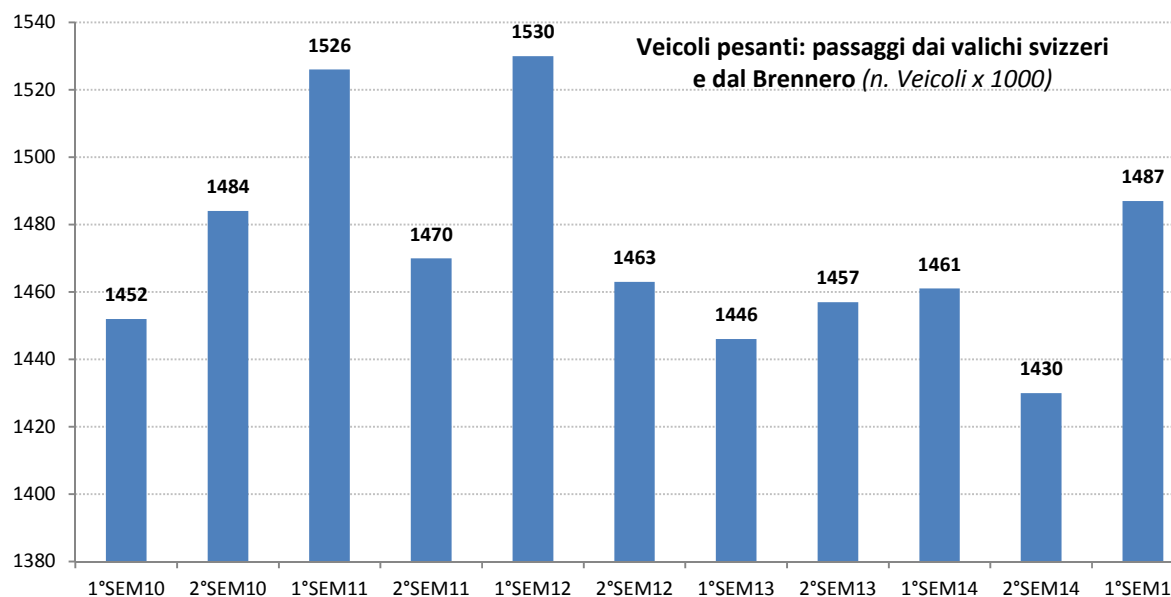
Il traffico merci attraverso le Alpi è un indicatore dell'attività economica, soprattutto dell'Italia nelle sue relazioni con i paesi del Centro Europa, in particolare con la Germania, principale paese di origine/destinazione dei traffici.

Nel primo semestre del 2015 sono passati attraverso i valichi alpini svizzeri (Sempione, San Gottardo, San Bernardino, Gran San Bernardo) e il Brennero 1,487 milioni di **veicoli pesanti**, con un aumento dell'1,7% rispetto allo stesso periodo del 2014, un segnale di ripresa dopo 5 semestri deludenti.

Per quanto riguarda il **traffico ferroviario** attraverso la Svizzera (San Gottardo e Sempione), nel I° semestre del 2015 sono passate 13,7 milioni di tonnellate, con un aumento sullo stesso periodo del precedente anno, del 2,4%.

### Traffico attraverso la Svizzera

Periodo	tonnellate x 1000		Var %	
	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia
2010	14.340	24.054		
2011	14.483	25.627	1,0%	6,5%
2012	13.711	23.714	-5,3%	-7,5%
2013	12.788	25.175	-6,7%	6,2%
2014	12.665	26.049	-1,0%	3,5%
1°SEM14	6.366	13.412		
1°SEM15	6.123	13.728	-3,8%	2,4%



Fonte: AlpinInfo – Ufficio Federale dei Trasporti (CH)

- 
1. I dati macroeconomici
  2. L'export e l'import
  3. Il traffico aereo cargo
  4. Il traffico attraverso le Alpi

5. Tendenze dello shipping internazionale





## 5. Tendenze dello shipping internazionale

I principali istituti internazionali, FMI, WTO, UNCTAD, stanno rivedendo al ribasso le stime di crescita del commercio mondiale, che per l'anno in corso dovrebbe aumentare del 3,2%, circa 1 punto in meno rispetto alle attese. Per il prossimo anno (2016) si stima una crescita del 3,7%, che potrebbe subire però ridimensionamenti se le tensioni internazionali dovessero approfondirsi e minare la fiducia di consumatori ed investitori.

Sulla dinamica degli scambi pesa con forza la riduzione dei prezzi delle materie prime (calo medio dei prezzi -13,1% nel 2015), che incide inevitabilmente su Pil, redditi, consumi e quindi importazioni di beni finali di molti paesi in via di sviluppo. Questi rimangono comunque le aree economiche più dinamiche in termini di Pil atteso (+4,5%).

Il Pil dell'economia mondiale nel suo complesso per il 2016 è stimato dal FMI in aumento del 3,6%.

### Pil per area geografica

	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Mondo</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,6</b>
<b>Economie sviluppate</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,6</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>
USA	2,2	1,6	2,4	2,6	2,6
Unione Europea	-0,4	0,0	1,6	1,7	1,9
Altri paesi sviluppati	1,9	1,4	1,4	2,2	2,7
<b>Economie in transizione</b>	<b>3,3</b>	<b>2,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>2,1</b>
Russia	3,4	1,3	0,6	-3,6	-0,6
<b>Paesi in via di sviluppo</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,0</b>	<b>4,6</b>
Africa	5,6	3,5	3,5	4,6	4,9
Asia Est e Sud	5,6	5,9	5,9	6,0	6,0
Cina	7,7	7,7	7,3	6,8	6,3
Asia Ovest	4,5	4,0	2,9	3,7	4,3
America Latina	2,7	2,6	1,3	-0,3	0,8
Braile	1,8	2,7	0,1	3,0	1,0
<b>Commercio mondiale</b>	<b>2,6</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>

Fonte: FMI, ONU



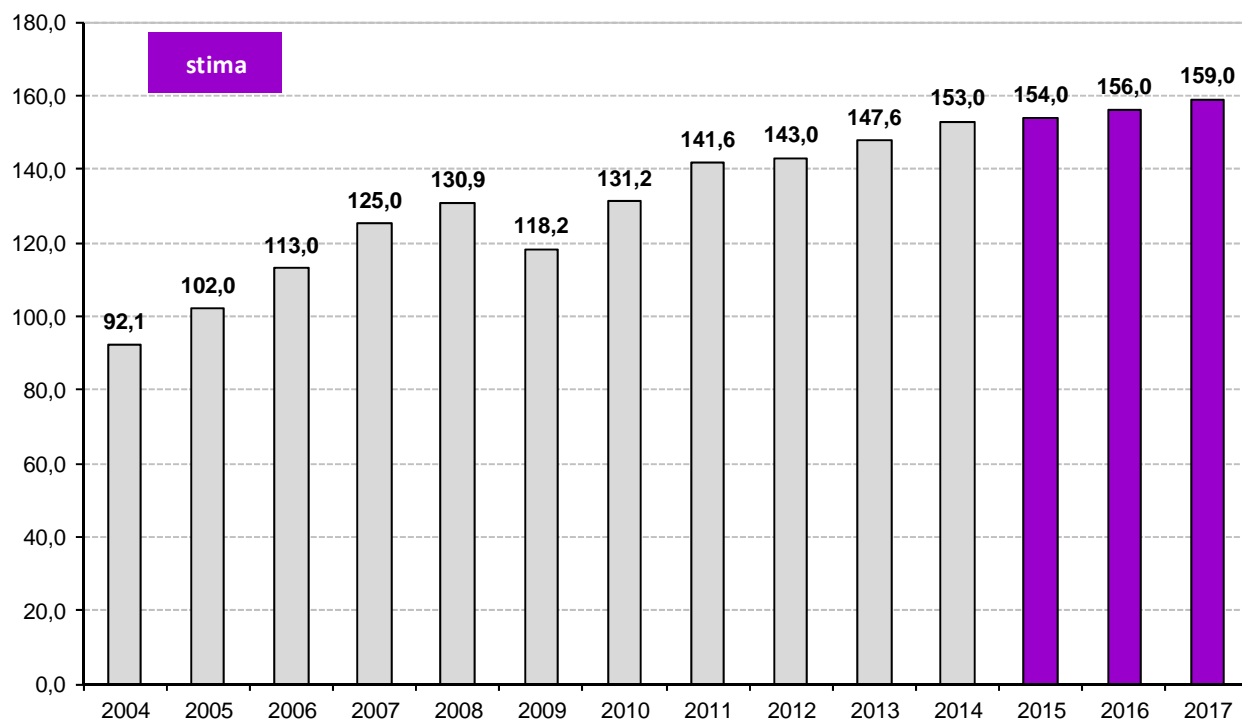
## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Nei primi 9 mesi del 2015 il **traffico container mondiale** è sceso dello 0,2% (al netto del *transhipping*). La flessione è da imputare alla forte contrazione del traffico infraregionale (3,4%), mentre quello intercontinentale è aumentato dell'1,2% .

Il traffico container per il 2015 (al netto del transshipment) dovrebbe di conseguenza attestarsi su valori inferiori a quelli previsti, stimabili in via prudenziale intorno ai 154 milioni di Teu.

Export/Import	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15
Inter continentale	68.951	73.599	74.459	1,2%
Infra regionale	27.953	31.081	30.018	-3,4%
Totale	96.904	104.680	104.477	-0,2%
NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder				

Fonte: DynaLiners



Fonte: DynaLiners, Centro Studi Fedespedi



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Per quanto riguarda il traffico intercontinentale e considerando le principali aree geografiche, ad esclusione dell'Europa, si nota:

il moderato aumento delle esportazioni, in termini di container, dal Far East;

dinamiche opposte nel caso del Nord America, con la crescita dei volumi in entrata e la diminuzione di quelli in uscita.

Export da ('000 Teu)	2012	2013	2014	Var 13/14	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15
Far East	42.464	43.866	45.965	4,8%	33.043	34.649	34.922	0,8%
Nord America	14.158	14.081	13.443	-4,5%	10.487	11.424	10.915	-4,5%
Australasia	2.093	2.112	2.195	3,9%	1.572	1.637	1.709	4,4%
Medio Oriente/SCI	7.139	6.704	7.233	7,9%	5.013	5.697	5.982	5,0%
Africa Sub Sahara	2.640	2.617	2.729	4,3%	2.010	2.132	2.118	-0,7%
America Latina	4.995	4.811	4.960	3,1%	3.632	4.425	4.597	3,9%
Europa	16.866	17.625	18.400	4,4%	13.195	13.636	14.216	4,3%
<b>Totale export</b>	<b>90.355</b>	<b>91.816</b>	<b>94.925</b>	<b>3,4%</b>	<b>68.952</b>	<b>73.600</b>	<b>74.459</b>	<b>1,2%</b>

Import verso ('000 Teu)	2012	2013	2014	Var 13/14	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15
Far East	20.808	20.677	20.164	-2,5%	15.388	15.747	15.731	-0,1%
Nord America	21.279	21.378	22.399	4,8%	16.109	17.377	18.264	5,1%
Australasia	3.130	3.247	3.482	7,2%	2.362	2.543	2.701	6,2%
Medio Oriente/SCI	11.063	10.783	11.751	9,0%	8.210	9.044	9.452	4,5%
Africa Sub Sahara	5.892	6.469	6.872	6,2%	4.803	5.117	5.029	-1,7%
America Latina	7.442	7.561	7.240	-4,2%	5.626	6.234	6.362	2,1%
Europa	20.741	21.701	23.017	6,1%	16.454	17.536	16.921	-3,5%
<b>Totale import</b>	<b>90.355</b>	<b>91.816</b>	<b>94.925</b>	<b>3,4%</b>	<b>68.952</b>	<b>73.598</b>	<b>74.460</b>	<b>1,2%</b>

Fonte: DynaLiners (x 1000 Teu)



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Nella tabella è indicato il numero di container (x 1000) in entrata/uscita dall'Europa rispetto alle altre grandi aree geografiche. Nei primi 9 mesi del 2015 il traffico container in Teu, rispetto allo stesso periodo del 2014, ha avuto andamenti difformi:

quello in entrata è diminuito del 3,5%, senz'altro come diretta conseguenza della scarsa dinamicità dell'economia europea;

quello in uscita è aumentato del 4,5%, trascinato dall'export verso gli Stati Uniti e il Medio Oriente, in particolare verso gli Emirati.

Verso Europa	2014	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15	Peso %
Far East	15.394	10.186	11.698	11.143	-4,7%	65,8%
Nord America	2.652	2.027	2.035	1.905	-6,4%	11,3%
Australasia	184	133	140	141	0,7%	0,8%
Medio Oriente	2.356	1.661	1.806	1.786	-1,1%	10,6%
Africa Sub Sahara	789	612	626	652	4,2%	3,9%
America Latina	1.642	1.205	1.232	1.295	5,1%	7,7%
<b>Totale</b>	<b>23.017</b>	<b>15.824</b>	<b>17.537</b>	<b>16.922</b>	<b>-3,5%</b>	<b>100,0%</b>

Da Europa	2014	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15	Peso %
Far East	6.952	5.159	5.080	5.213	2,6%	36,7%
Nord America	3.910	2.666	2.900	3.178	9,6%	22,4%
Australasia	546	392	405	412	1,7%	2,9%
Medio Oriente	3.358	2.333	2.493	2.671	7,1%	18,8%
Africa Sub Sahara	2.044	1.430	1.569	1.552	-1,1%	10,9%
America Latina	1.590	1.214	1.189	1.190	0,1%	8,4%
<b>Totale</b>	<b>18.400</b>	<b>13.194</b>	<b>13.636</b>	<b>14.216</b>	<b>4,3%</b>	<b>100,0%</b>

Verso/da EU	2014	9M 2013	9M 2014	9M 2015	Var 14/15	Peso %
Verso Europa	23.017	16.454	17.536	16.921	-3,5%	46,6%
Da Europa	18.400	13.195	13.636	14.616	7,2%	40,2%
<i>Totale parziale</i>	<i>41.417</i>	<i>29.649</i>	<i>31.172</i>	<i>31.537</i>	<i>1,2%</i>	<i>86,8%</i>
Intra Europa	5.444	3.760	4.973	4.781	-3,9%	13,2%
<b>Totale</b>	<b>46.861</b>	<b>33.409</b>	<b>36.145</b>	<b>36.318</b>	<b>0,5%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DynaLiners



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

I **porti italiani** nel I° semestre del 2015 hanno movimentato 5,7 Milioni di Teu, con un aumento sullo stesso periodo del 2014 del 2,9%.

Segno negativo per:

- Gioia Tauro, che risente della forte concorrenza degli altri porti di transhipment del Mediterraneo, esempio Tangeri, Porto Said o il Pireo, piuttosto che dei servizi diretti su porti come Genova, La Spezia, Livorno, o Salerno;
- per Trieste, che risente della concorrenza di Capodistria.

La crisi dei porti italiani di transhipment riguarda come noto anche Taranto, al momento non più operativo per quanto attiene a questa funzione, e in misura molto minore Cagliari.

Porto	2013	2014	Var. %	2014	2015	Var. %	Periodo
Gioia Tauro	3.087,0	2.969,8	-3,8%	1.562,6	1.356,8	-13,2%	gen-giu
Genova	1.988,0	2.172,9	9,3%	1.060,1	1.133,1	6,9%	gen-giu
La Spezia	1.300,0	1.303,0	0,2%	981,5	988,8	0,7%	gen-set
Cagliari	702,1	717,0	2,1%	359,2	363,0	1,1%	gen-giu
Livorno	559,2	577,5	3,3%	411,0	582,6	41,8%	gen-set
Trieste	458,6	476,5	3,9%	253,9	236,5	-6,9%	gen-giu
Venezia	446,4	456,1	2,2%	335,2	409,3	22,1%	gen-set
Napoli	477,0	431,7	-9,5%	209,9	232,1	10,6%	gen-giu
Ravenna	226,9	222,5	-1,9%	104,4	116,1	11,2%	gen-giu
Ancona	152,4	151,6	-0,5%	75,8	84,3	11,2%	gen-giu
Salerno	263,4	320,0	21,5%	149,4	160,0	7,1%	gen-giu
Savona	77,9	81,8	5,0%	42,5	42,5	-	gen-giu
Taranto	197,3	148,5	-24,7%	-	-	-	
<b>Totale</b>	<b>9.936,2</b>	<b>10.028,9</b>	<b>0,9%</b>	<b>5.545,4</b>	<b>5.705,0</b>	<b>2,9%</b>	

Fonte: Autorità Portuali (Teu x 1000)



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

I porti censiti del **Mediterraneo** hanno movimentato complessivamente 16,6 milioni di Teu con aumento dell'1%. Tra i porti maggiori, in forte crescita Valencia, Tangeri e Barcellona, mentre Algeciras evidenzia una flessione del 4,6%. Tra quelli minori ottime le performance di Capodistria (+15,7%).

I porti del **Nord Range** hanno visto invece una flessione del 2,2% della loro movimentazione, passando da 30,6milioni di Teu a 29,9.

Il porto russo di San Pietroburgo nei primi 9 mesi del corrente anno riduce il traffico del 29%, verosimilmente conseguenza diretta delle sanzioni in corso.

<b>Mediterraneo</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Var. %</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Var. %</b>	<b>Periodo</b>
Valencia (ES)	4.327,8	4.441,9	2,6%	3.315,6	3.580,3	8,0%	gen-set
Algeciras (ES)	4.349,7	4.556,5	4,8%	3.464,3	3.304,0	-4,6%	gen-set
Ambarli (TR)	3.378,0	3.445,0	2,0%	2.522,0	2.347,0	-6,9%	gen-set
Tangeri (MA)	2.500,0	3.077,8	23,1%	1.490,0	1.550,0	4,0%	gen-giu
Barcellona (ES)	1.722,3	1.893,3	9,9%	1.395,4	1.447,8	3,8%	gen-set
Mersin (TR)	1.378,8	1.484	7,6%	1.054,0	1.032,0	-2,1%	gen-set
Marsiglia-Fos (FR)	1.099,3	1.170,0	6,4%	582,0	627,4	7,8%	gen-giu
Capodistria (SI)	600,4	674,0	12,3%	510,3	590,3	15,7%	gen-set
Fiume (HR)	169,9	192,0	13,0%	146,0	150,5	3,1%	gen-set
<b>Nord Europa</b>							
Rotterdam (NL)	11.621,0	12.297,6	5,8%	9.210,0	9.304,9	1,0%	gen-set
Anversa (BE)	8.635,2	8.578,3	-0,7%	6.726,0	7.265,6	8,0%	gen-set
Amburgo (DE)	9.257,0	9.730,0	5,1%	7.410,0	6.730,0	-9,2%	gen-set
Brema (DE)	5.838,0	5.780,0	-1,0%	4.372,0	4.213,0	-3,6%	gen-set
San Pietroburgo (RU)	2.514,4	2.375,0	-5,5%	1.791,7	1.293,0	-27,8%	gen-set
Le Havre (FR)	2.306,0	2.486,3	7,8%	1.232,4	1.237,7	0,4%	gen-giu
Zeebrugge (BE)	2.026,3	2.050,0	1,2%	1.690,0	1.200,0	-29,0%	gen-set

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Gli altri porti censiti a livello **Mondo** hanno registrato una crescita del traffico, nei primi 9 mesi dell'anno, del 3%, con una movimentazione complessiva di 213,6 milioni di Teu.

Ottime performance sono state evidenziate dai porti **cinesi**, con un aumento del 4% circa e da quelli **statunitensi**, cresciuti del 6,8%.

<b>Mondo</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Var. %</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Var. %</b>	<b>Periodo</b>
Shanghai (CN)	33.617,0	35.290,0	5,0%	26.447,0	27.400,0	3,6%	gen-set
Singapore	32.578,7	33.869,3	4,0%	25.130,4	23.505,8	-6,5%	gen-set
Shenzhen (CN)	23.278,0	24.040,0	3,3%	17.614,0	18.143,0	3,0%	gen-set
Ningbo (CN)	17.326,8	19.450,0	12,3%	14.771,0	15.820,0	7,1%	gen-set
Hong Kong (CN)	22.799,0	24.238,0	6,3%	14.200,0	15.400,0	8,5%	gen-set
Busan (KR)	17.686,1	18.651,9	5,5%	13.901,0	14.470,0	4,1%	gen-set
Qingdao (CN)	15.520,0	16.580,0	6,8%	12.523,0	12.974,0	3,6%	gen-set
Guangzhou (CN)	15.309,2	16.610,0	8,5%	11.763,0	12.528,0	6,5%	gen-set
Tianjin (CN)	13.001,0	14.050,0	8,1%	10.579,0	10.336,0	-2,3%	gen-set
Dalian (CN)	9.912,0	10.128,0	2,2%	7.395,0	7.491,0	1,3%	gen-set
Xiamen (CN)	8.007,9	8.572,0	7,0%	6.285,0	6.788,0	8,0%	gen-set
Los Angeles (US)	7.868,6	8.340,1	6,0%	6.119,6	6.302,5	3,0%	gen-set
New York (US)	5.467,3	5.772,3	5,6%	4.802,2	5.371,9	11,9%	gen-set
Long Beach (US)	6.730,6	6.820,8	1,3%	5.089,0	5.355,9	5,2%	gen-set
Laem Chabang	6.041,5	6.583,0	9,0%	4.875,0	5.072,0	4,0%	gen-giu
Yingkou (CN)	5.301,0	5.768,0	8,8%	4.319,0	4.514,0	4,5%	gen-set
Lianyungang (CN)	5.488,0	5.000,0	-8,9%	3.868,0	3.714,0	-4,0%	gen-set
Colon (PA)	2.634,3	n.d.	-	2.488,0	2.726,0	9,6%	gen-set
Balboa (PA)	3.063,6	3.464,0	13,1%	2.541,0	2.526,0	-0,6%	gen-set
Nhava Sheva (IN)	4.162,0	4.466,0	7,3%	2.233,0	2.244,0	0,5%	gen-set
Seattle/Tacoma (US)	3.456,1	3.427,6	-0,8%	1.940,0	2.071,0	6,8%	gen-set
Manzanillo (MX)	2.117,2	2.355,1	11,2%	1.771,0	1.918,0	8,3%	gen-set
Inchon (KR)	2.161,0	2.335,0	8,1%	1.729,0	1.733,0	0,2%	gen-set
Kwangyang (KR)	2.281,7	2.337,5	2,4%	1.769,0	1.724,0	-2,5%	gen-set
Houston (US)	1.950,0	1.951,1	0,1%	1.470,1	1.644,0	11,8%	gen-set
Bangkok (TH)	1.505,0	681,0	-54,8%	1.130,0	1.153,0	2,0%	gen-giu
Las Palmas (ES)	1.017,4	977,1	-4,0%	735,0	684,0	-6,9%	gen-set

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners

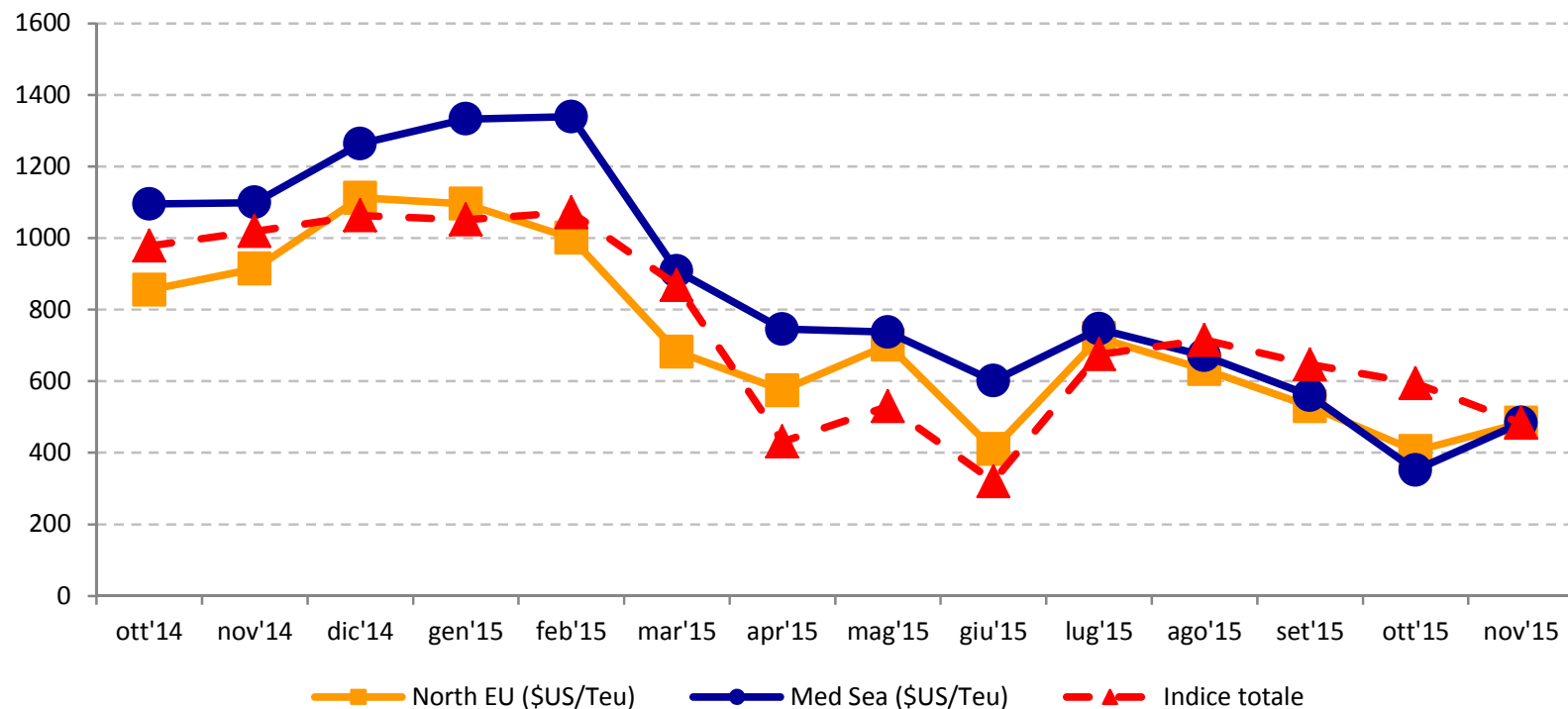


## 5. Tendenze dello shipping internazionale

L'indice totale SCFI (*Shanghai Containerized Freight Index*), che riflette l'andamento dei noli per trasporti spot da Shanghai verso varie destinazioni, continua inesorabile la sua discesa. Nel giro di pochi mesi, l'indice generale è passato dai 1051 US\$ di gennaio ai 551 di novembre (-48%).

Come noto il calo dei noli è da imputare all'effetto combinato, da una parte del minore traffico e dall'altra dall'acceso di offerta di stiva.

Per quanto riguarda l'andamento dei noli per i servizi verso il Nord Europa e l'Europa Mediterranea, essi hanno mostrato la stessa dinamica di quello medio generale: l'indice sulla direttrice Nord Europa è sceso da un valore medio di 1.095 US\$/Teu di gennaio 2015 ai 483 di novembre con una riduzione del 65%. Ancora più marcata la flessione sulla direttrice mediterranea pari nello stesso periodo al -63%.



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

Fonte: Shanghai Shipping Exchange





## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Continua la flessione del prezzo del bunker, sull'onda del vero e proprio crollo del prezzo del petrolio sui mercati internazionali.

Il prezzo del Brent (il petrolio estratto nel Mare del Nord) è attualmente intorno ai 38-39 US\$/barile, mentre era sui 55-56 US\$ all'inizio dell'anno, circa il 30% di riduzione e le previsioni sono di ulteriori ribassi. Secondo alcuni esperti potrebbe infatti scendere sotto i 30 US\$/barile nei primi mesi del prossimo anno.

