

L'impatto del Covid-19

Milano, aprile 2020



Fondo Monetario Internazionale, World Economic Outlook, aprile 2020

Fondo Monetario Internazionale, Global financial stability report, aprile 2020

Lauri Ojala (University of Turku), The impact of COVID-19 on global supply chains and the transport sector, aprile 2020

DynaLiners, vari numeri

McKinsey & Co, Coronavirus COVID-19: facts and insights, marzo 2020

UNCTAD, Global trade impact of the Coronavirus (COVID-19) epidemic, marzo 2020

UNCTAD, The Coronavirus shock: a story of another crisis foretold and what policymakers should be doing about it, marzo 2020

Cerved Industry Forecast, L'impatto del COVID-19 sui settori e sul territorio, marzo 2020

Richard Baldwin and Beatrice Weder di Mauro (Centre for Economic Policy Research), Economic crisis: act fast and do whatever it takes, marzo 2020

Osservatorio sui conti pubblici italiani (OCPI), Le prospettive per I conti pubblici nel 2020, aprile 2020

P.Surico, A.Galeotti (London Business School), The economics of pandemic: the case of COVID-19

DHL, Ocean freight market update, marzo

OCSE

DynaLiner/Alphaliners

Istat

Autorità Sistema Portuale





Il FMI, nell'ultima release del **World Economic Outlook** rilasciata ad aprile 2020, afferma che *«the world has changed dramatically in the three months since our last World Economic Outlook update on the global economy»* a causa del diffondersi della pandemia e delle conseguenti misure per contenerla. Il calo già acquisito del Pil, configura per il 2020 la peggiore crisi economica a quasi 100 anni dalla Grande depressione del 1929.

Il FMI



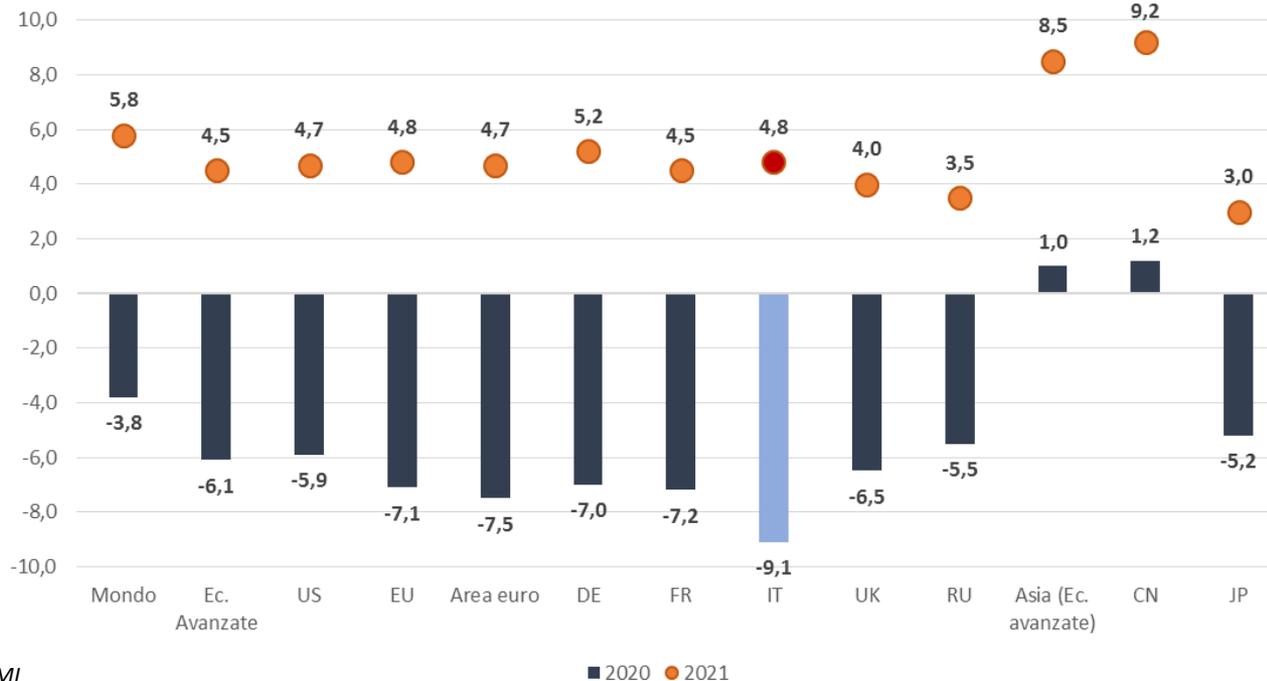
Stima una flessione del **Pil Mondo** del **-3,0%**, con una ripresa nel 2021 del **5,8%**.

Che l'Unione Europea risentirà maggiormente della pandemia (**-7,1%**).

Peggio l'Area Euro (**-7,5%**)

Economie avanzate asiatiche **+1,2%**, la Cina potrebbe chiudere intorno al **+1%** (stima per 2021= **+9%**)

Variazione del Pil 2020 e 2021 per area geografica e principali paesi



Fonte: FMI





Il WTO

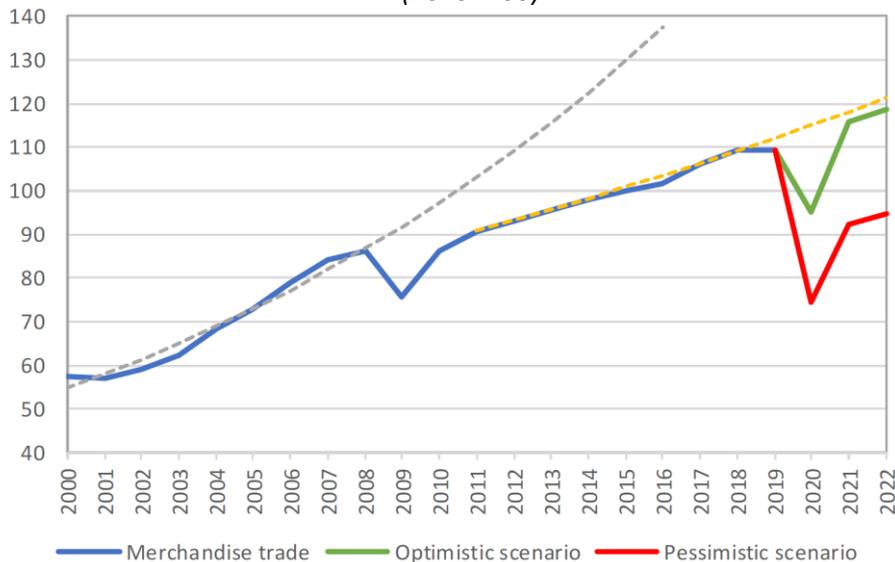
Stima la flessione del commercio mondiale 2020 tra il **13%** e il **32%**

Prevede un recupero nel 2021, ma dipenderà dalla durata della pandemia e dalle politiche economiche attivate

Tutte le aree geografiche saranno colpite, maggiormente Stati Uniti e Asia

Il commercio di servizi risentirà delle restrizioni dei viaggi e dei trasporti, tra i settori industriali elettronica e automotive

Andamento del commercio mondiale, 2000-2022
(2015=100)



Fonte: WTO

	Historical		Optimistic scenario		Pessimistic scenario	
	2018	2019	2020	2021	2020	2021
Volume of world merchandise trade ²	2.9	-0.1	-12.9	21.3	-31.9	24.0
Exports						
North America	3.8	1.0	-17.1	23.7	-40.9	19.3
South and Central America	0.1	-2.2	-12.9	18.6	-31.3	14.3
Europe	2.0	0.1	-12.2	20.5	-32.8	22.7
Asia	3.7	0.9	-13.5	24.9	-36.2	36.1
Other regions ³	0.7	-2.9	-8.0	8.6	-8.0	9.3
Imports						
North America	5.2	-0.4	-14.5	27.3	-33.8	29.5
South and Central America	5.3	-2.1	-22.2	23.2	-43.8	19.5
Europe	1.5	0.5	-10.3	19.9	-28.9	24.5
Asia	4.9	-0.6	-11.8	23.1	-31.5	25.1
Other regions ³	0.3	1.5	-10.0	13.6	-22.6	18.0
Real GDP at market exchange rates						
North America	2.9	2.3	-2.5	7.4	-8.8	5.9
South and Central America	2.8	2.2	-3.3	7.2	-9.0	5.1
Europe	0.6	0.1	-4.3	6.5	-11.0	4.8
Asia	2.1	1.3	-3.5	6.6	-10.8	5.4
Other regions ³	4.2	3.9	-0.7	8.7	-7.1	7.4
	2.1	1.7	-1.5	6.0	-6.7	5.2





▶ Nel quadro di una recessione globale, al momento difficile da quantificare nella sua reale profondità, alcuni settori risentiranno maggiormente della crisi. Le difficoltà sul piano occupazionale, il calo dei redditi, le preoccupazioni per il proprio futuro, avranno effetti depressivi sui consumi. Prodotti considerati non immediatamente necessari, come ad esempio molti del Made in Italy, ma anche un bene come l'auto, potranno subire riduzioni consistenti delle vendite. Il settore dei servizi è quello maggiormente colpito, in particolare turismo e trasporti subiscono una crisi gravissima.

▶ Per l'Italia non ci sono ancora dati per il periodo successivo alla crisi epidemica (inizi marzo), ma questa si è inserita in un contesto non particolarmente positivo. Ricordiamo che negli ultimi mesi del 2019 l'Istat aveva segnalato un rallentamento del ciclo economico, con una flessione del Pil nel mese di dicembre su novembre del -0,4% e con un'occupazione diminuita anch'essa del -0,4% nel trimestre dicembre 2019-febbraio 2020 rispetto al trimestre precedente (settembre-novembre 2019).

- ➔ **Coinvolto nel *lockdown* il 34% delle attività produttive e il 27% del valore aggiunto nazionale**
- ➔ **Riduzione dell'occupazione di 385.000 unità (46.000 non regolari) per un monte salari di circa 9 Mrd.€**
- ➔ **Pil in flessione tra il 7-10%. Il FMI stima il -9,1%, con un +4,8% nel 2021. Un valore che ci riporterebbe al 2015.**
- ➔ **Aumento del rapporto deficit/Pil al 6-7% e del debito pubblico fino al 150%, era intorno al 130% nel 2019**
- ➔ **Mercato auto in Italia= -35,5% nel I° trimestre, rispetto allo stesso periodo del 2019**
- ➔ **Stima della riduzione dei consumi con lockdown per tutto aprile e riapertura a maggio= -4,1%**



La profondità della crisi, unita alle limitazioni al movimento tra paesi e al distanziamento sociale, che si protrarranno verosimilmente per tutto il 2020, avranno effetti estremamente negativi nei paesi in cui:

➔ il **settore del turismo e la sua filiera** (alberghi, ristoranti, agenzie di viaggio, ecc.) ha un peso importante sull'economia nazionale. In Italia il suo peso «diretto» sul Pil è del 5% (87 Mrd.€) e sull'occupazione del 6%; peso che sale al **15%** circa (intorno ai **250 Mrd.€**) se si tiene conto degli effetti «indiretti» e «indotti» (forniture di beni e servizi attivate dalle imprese dei comparti turistici, generati dai consumi dei lavoratori del turismo).

➔ maggiore è il **coefficiente di apertura al commercio estero**. Come noto, in questi anni di domanda interna debole, il commercio estero ha dato un contributo decisivo al sostegno del Pil del nostro Paese.

Gli effetti della crisi sul commercio estero si sono già fatti sentire. A marzo 2020 le esportazioni verso i paesi **Extra UE27** (comprende la Gran Bretagna) **sono diminuite** rispetto a febbraio del **-13,9%** e le importazioni sono diminuite del **-12,4%**.

Considerando il I° trimestre del 2020, le esportazioni verso i paesi Extra hanno subito una flessione del **-1,5%**, mentre le importazioni si sono ridotte del **-7,3%**.

A livello di singoli paesi, sempre nel I°TRIM, si sono ridotte significativamente le esportazioni con la Cina (**-16,1%**) e con l'India (**-16,1%**), mentre hanno continuato ad aumentare quelle verso la Turchia (**+16,2%**), gli Stati Uniti (**+10,8%**) e il Giappone (**+10,3%**).

Generalizzato invece il calo delle importazioni, motivato, sia dalla quasi totale fermata dell'apparato produttivo italiano, sia dal calo dei consumi.

Var % export/import con i paesi Extra UE27, I°TRIM 2020/I°TRIM 2019

	Esportazioni	Importazioni
Paesi europei non Ue	-13,8	-17,5
<i>Regno Unito</i>	-5,0	-12,0
<i>Russia</i>	2,7	-13,2
<i>Svizzera</i>	-3,3	-6,2
<i>Turchia</i>	16,2	-8,5
Africa settentrionale	-5,5	-25,5
Altri paesi africani	9,3	-4,1
America settentrionale	10,5	0,2
<i>Stati Uniti</i>	10,8	-2,8
America Centro-Sud	-7,1	-11,1
Medio Oriente	-4,2	-6,1
Altri paesi asiatici	-11,3	-2,7
<i>Cina</i>	-16,1	-6,3
<i>Giappone</i>	10,3	-7,1
<i>India</i>	-16,1	3,5
Oceania e altri territori	-2,0	-2,2
Totale paesi Extra UE27	-1,5	-7,3

Fonte: Istat

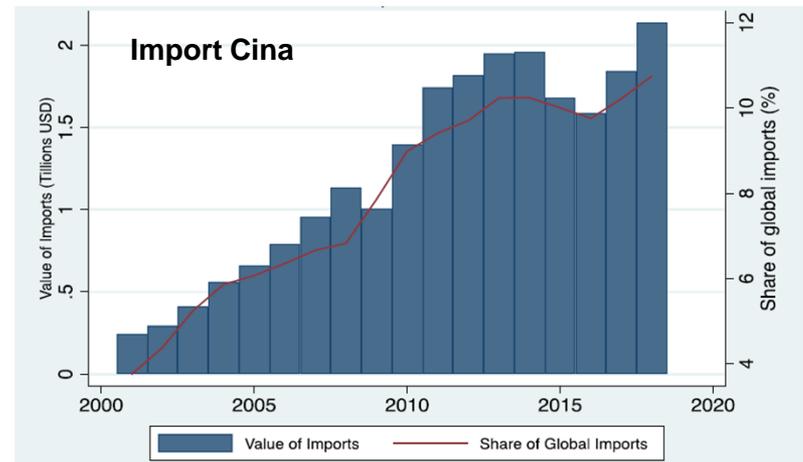
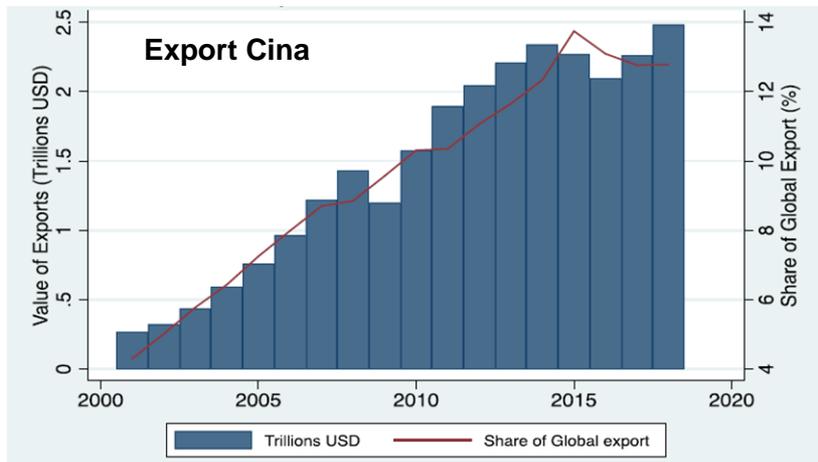




Rispetto alle epidemie precedenti (es. Sars) il mondo è oggi più connesso e interdependente. Un rallentamento del ciclo economico in un paese, soprattutto se «pesante» (es. Stati Uniti, o Cina), si propaga rapidamente ad altri lungo le catene logistiche di fornitura di semilavorati o prodotti finiti destinati all'industria o al consumo, anche con effetti moltiplicati (effetto *bullwhip*).

La Cina è l'esempio più facile, con i suoi 13,6 trilioni di US\$ di Pil e 4,6 trilioni di export+import, rappresenta rispettivamente, circa il **16%** del Pil mondiale e il **13%** dell'export. Infine è fortemente integrata, non solo con le altre economie asiatiche, ma anche con quelle occidentali, in particolare all'interno delle diverse GVC (*Global Value Chain*), come ad esempio quelle dell'automotive e dei prodotti tecnologici, oltre a essere fornitrice di quelli di largo consumo (vedi il caso mascherine). Ma la Cina è anche un importante paese cliente, con importazioni totali per 2.077 Mrd.US\$.

L'Italia nel 2019 ha esportato in Cina 12,6 Mrd.€ (+2,7%), ma l'export nei primi 3 mesi del 2020 è già calato del 16,3%



Fonte: World Trade Organization

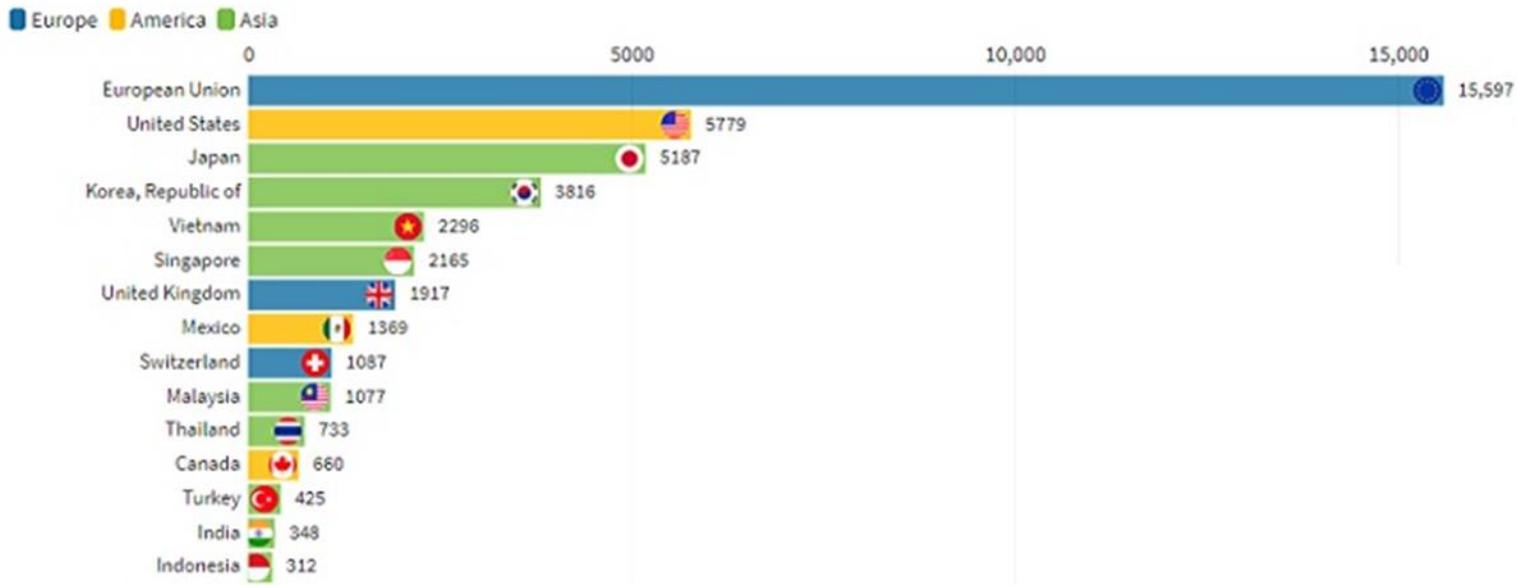


UNCTAD ha stimato che la chiusura della manifattura in Cina abbia comportato una flessione dell'export mondiale di **50 Mrd.US\$**, con ripercussioni sui singoli paesi diverse a seconda della loro dipendenza dalle catene di fornitura cinesi.

- ➔ I settori più colpiti sono quelli degli strumenti di precisione, della meccanica, dell'automotive.
- ➔ Le economie più colpite sono quelle dell'UE27, degli Stati Uniti, del Giappone, della Corea del Sud (vedi tabella)

Trade impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic (USD Millions)

Top 15 most affected economies





	Rischi per il sistema finanziario	Rischi per l'economia reale
Problemi di liquidità	<p>I problemi di liquidità potrebbero ostacolare la concessione del credito</p>	<p>Gravi problemi di liquidità per le famiglie e le imprese. Netto calo dei consumi e degli investimenti</p>
Problemi lato capitale	<p>La crisi dell'economia reale se prolungata si riflette sugli equilibri finanziari del sistema bancario</p>	<p>Contrazione della domanda aggregata, quindi calo della produttività, più disoccupazione, necessità di politiche economiche innovative</p>



Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

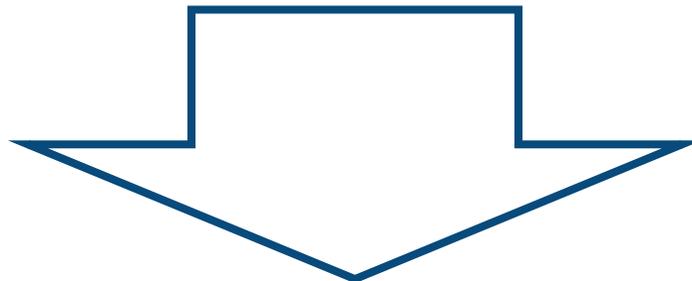
Il blocco della produzione e il distanziamento sociale hanno **colpito pesantemente** il settore dei trasporti e della logistica



Pressoché azzerate le catene di fornitura a livello nazionale e globale

Crollo del commercio estero a livello Mondo

Netta riduzione degli investimenti esteri, stimata tra il -30% e il -40%



Le conseguenze sui trasporti



Riduzione del traffico marittimo, servizi cancellati

Riduzione del traffico aereo cargo

Riduzione del su strada e ferroviario





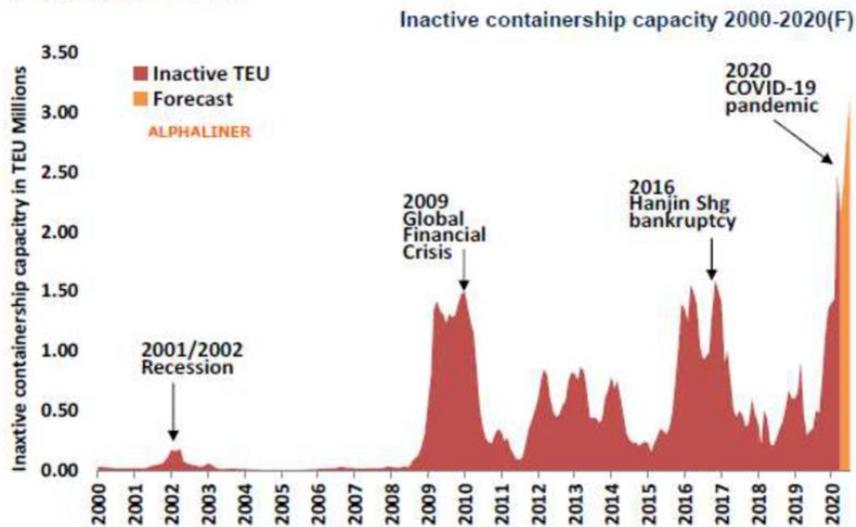
Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

- ▶ I primi dati sul traffico container in alcuni dei principali porti internazionali, registrano un calo del **-7,1%**.
- ▶ Il totale dei porti cinesi ha registrato una flessione del **-8,3%**

La flotta container inattiva raggiunge i **3 Mio.Teu.**

E' prevista la cancellazione di più di 250 servizi nel **2°TRIM**

Chart of the week



Fonte: Alphaliners Weekly

	1Q2019	1Q2020	Var%
Shanghai	10.424.600	9.330.000	-10,5%
Singapore	9.697.000	9.280.000	-4,3%
Ningbo	6.700.000	6.150.000	-8,2%
Shenzen	6.050.000	5.330.000	-11,9%
Rotterdam	3.724.000	3.549.700	-4,7%
Anversa	2.758.000	3.020.000	9,5%
Los Angeles	2.208.700	1.799.700	-18,5%
New York (gen-feb)	1.792.963	1.775.275	-1,0%
Long Beach	1.806.700	1.682.900	-6,9%
Valencia	1.344.595	1.289.044	-4,1%
Pireo (Cosco)	1.246.000	1.215.900	-2,4%
Algeciras (gen-feb)	793.757	867.804	9,3%
Barcellona	842.436	724.555	-14,0%
Seattle/Tacoma	775.500	633.500	-18,3%
Le Havre	597.700	514.000	-14,0%
Totale	50.761.951	47.162.378	-7,1%
Totale porti Cina	53.790.000	49.340.000	-8,3%

Fonte: DynaLiners



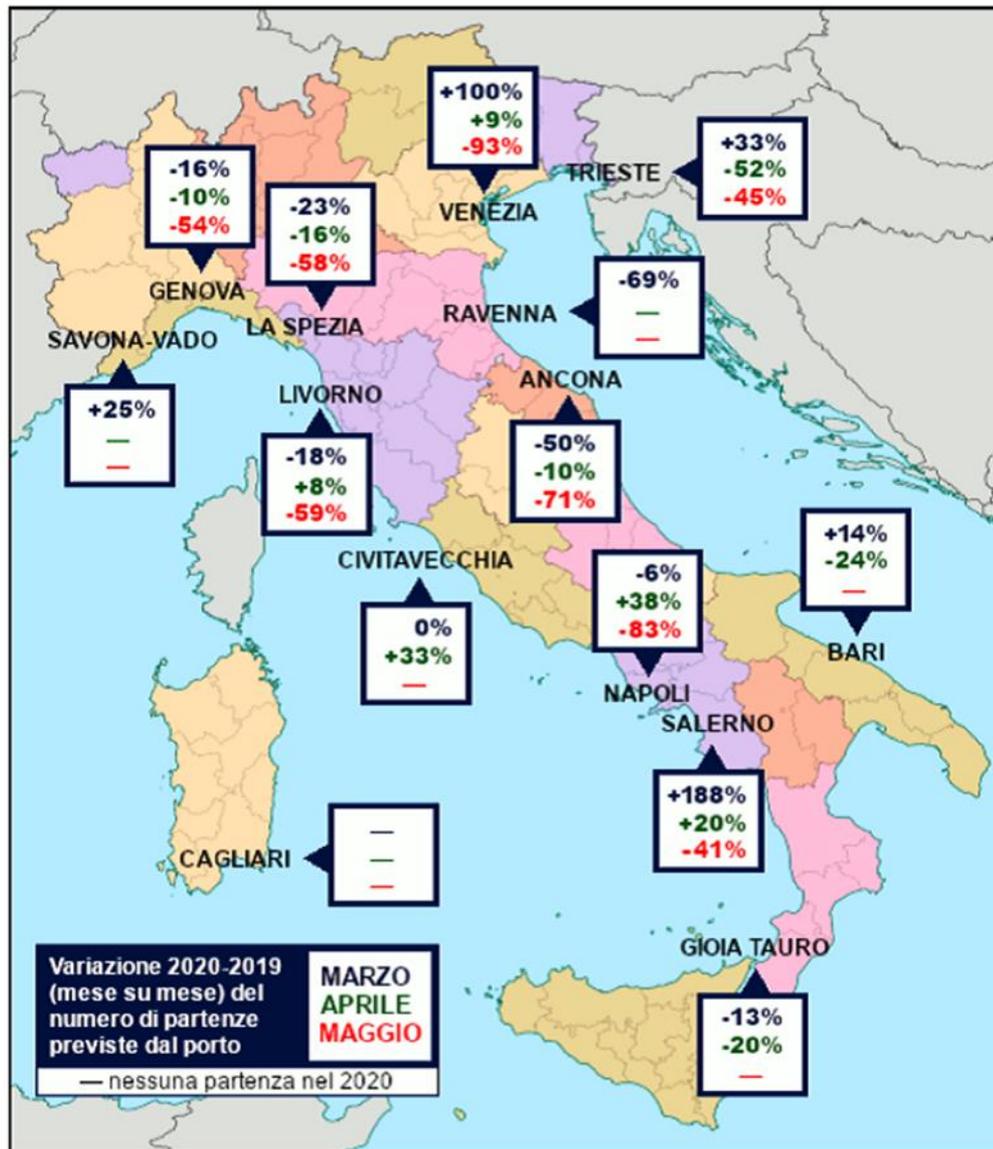


Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Per quanto riguarda i porti italiani:

- ➔ **Genova** ha chiuso il primo trimestre con una flessione dello **0,3%**, dovuta al crollo di marzo: **-10,7%**
- ➔ **Livorno** ha chiuso il primo trimestre con una flessione del **-8%**
- ➔ **Trieste** ha chiuso il primo trimestre con una crescita del **+0,89%**, ad aprile si stima una flessione tra il **10%** e il **15%**
- ➔ **Ravenna** ha chiuso il primo trimestre con una flessione del **-7,9%**

Le conseguenza maggiori della crisi si sentiranno a maggio



Fonte: InforMare





La situazione nel settore aereo è, se possibile, **ancora più drammatica**. Gli aeroporti sono di fatto chiusi ai voli passeggeri e disponibili solo per pochi voli cargo.

Le aziende del settore, dai vettori aerei, alle società di gestione aeroportuale, alle aziende che operano nella filiera aeroportuale vivono momenti estremamente difficili.

IATA stima:

- ➔ **252 Mrd.US\$ di mancati incassi per le compagnie aeree (Lufthansa ha messo a terra 700 aerei su 763),**
- ➔ **25 milioni circa di posti di lavoro a rischio tra diretti e indotto,**
- ➔ **un fabbisogno di cassa per il 2° trimestre intorno ai 61 Mrd.US\$.**