

L'impatto del Covid-19

Milano, luglio 2020



A livello Mondo, l'ultimo *World Economic Outlook* del FMI, ha rivisto al ribasso le previsioni per il 2020. In particolare, il recupero, dopo la fase più acuta della pandemia nei primi mesi dell'anno, è più lento di quanto previsto. Situazione aggravata dalla pandemia ancora in corso in paesi importanti come gli Stati Uniti e i paesi del Sud America, in particolare in Brasile.

FMI

Stima una flessione del **Pil Mondo** nel 2020 del **-4,9%**, con una ripresa nel 2021 del **5,4%** (*release* precedente: **+5,8%**).

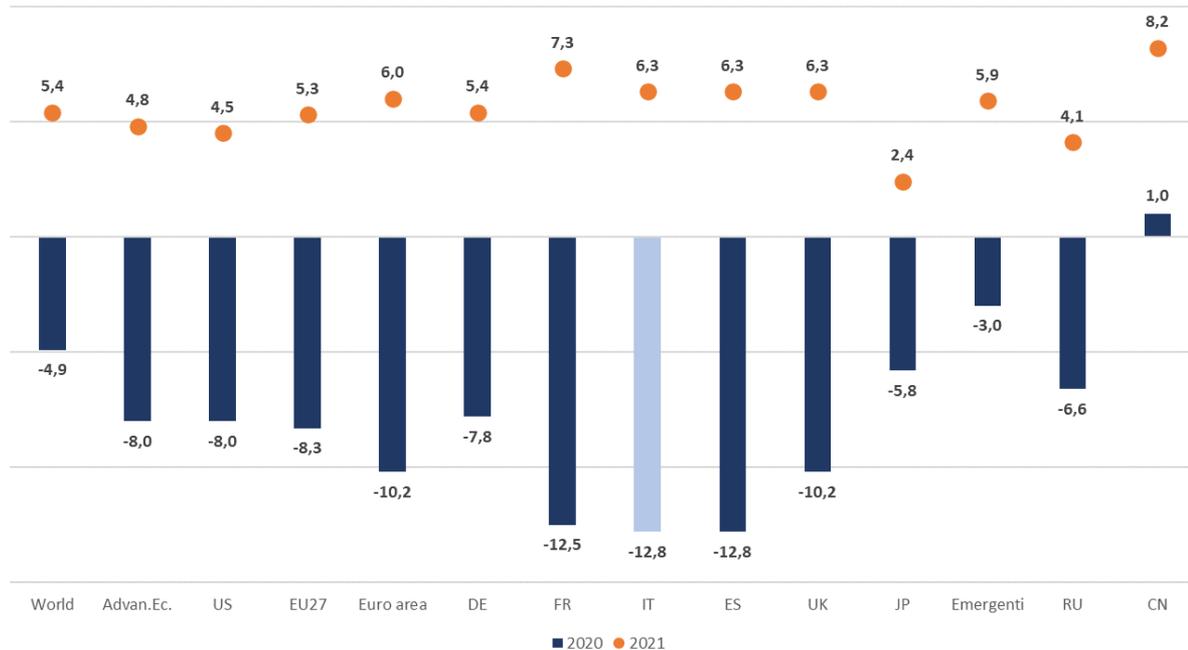
L'**Unione Europea** risentirà maggiormente della pandemia (**-8,3%**), con una ripresa del **+6,1%** nel 2021.

Peggiori i risultati per l'**Area Euro**: **-10,2%**. Più ottimistiche le stime della Commissione, che valuta una flessione intorno al **-8,7%**, con una ripresa nel 2021 del **+6,1%**.

Le economie asiatiche avanzate dovrebbero contenere la riduzione del Pil intorno al **-3,0%**, con una forte ripresa, pari al **+7,5%**, nel 2021. Per quanto riguarda i due grandi paesi asiatici, la Cina potrebbe chiudere intorno al **+1%** nel 2020 e al **+8,2%** nel 2021, l'India rispettivamente al **-4,5%** e **+6,0%**.

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

Fonte: FMI (giugno 2020)





Il WTO

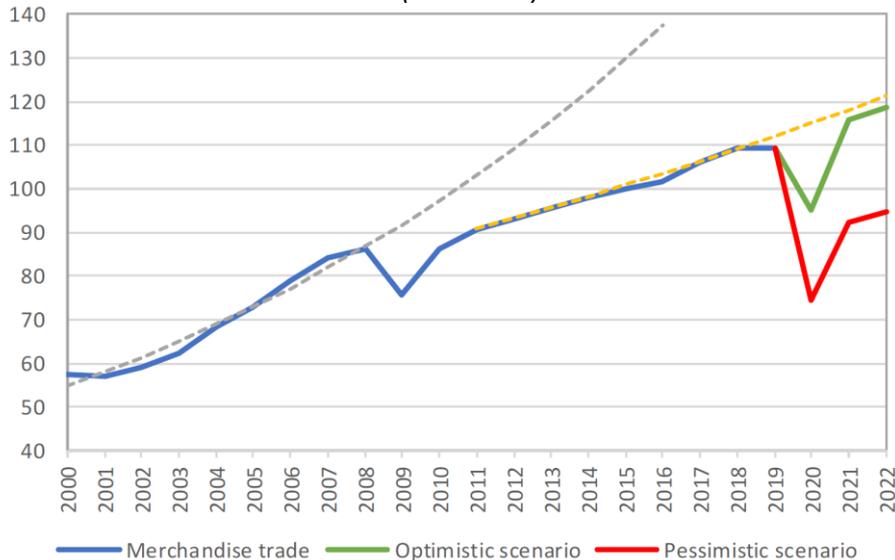
Stima la flessione del commercio mondiale 2020 tra il **13%** e il **32%**

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





Eurostat ha comunicato che il **Pil dell'UE27** (senza Gran Bretagna) nel **1° trimestre del 2020** ha registrato una flessione del **-2,6%** rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e del **-3,2%** sul trimestre precedente (4°T 2019); quelli dell'**Area euro** mostrano un calo rispettivamente del **-3,1%** e del **-3,6%**.

Non tutti i paesi dell'Unione hanno risentito della pandemia, alcuni come Irlanda (+4,5%) e Bulgaria (+2,4%), solo per citare i maggiori, hanno continuato il loro percorso di crescita.

I risultati peggiori, oltre che dall'Italia, sono stati registrati dalla Francia (**-5,0%**), dalla Spagna (**-4,1%**) e dalla Slovacchia (**-3,8%**).

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la **Cina** ha chiuso il 1° trimestre 2020 con una flessione del **-6,8%**, ma già nel secondo trimestre sembra essersi riportata su valori positivi.

Gli **Stati Uniti**, quantomeno nel primo trimestre, hanno contenuto gli effetti del Covid-19, realizzando un **+0,3%**. A fine luglio lo *U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA)* rilascerà le prime stime relative al secondo trimestre.

VARIAZIONE % DEL PIL EURO-ZONA e UE27

(sullo stesso periodo anno precedente)

Paesi	4° T 18	1° T 19	2° T 19	3° T 19	4° T 19	1° T 20
Austria	2,0	1,9	1,8	1,5	0,7	-2,6
Belgio	1,2	1,3	1,4	1,6	1,3	-2,5
Cipro	3,8	3,3	3,2	3,2	3,2	0,8
Estonia	4,2	4,7	4,4	4,5	4,0	-0,8
Finlandia	2,2	0,6	1,1	1,6	0,6	-0,7
Francia	1,2	1,3	1,8	1,6	0,9	-5,0
Germania	0,6	1,0	0,3	0,7	0,4	-2,3
Grecia	1,5	1,4	2,8	2,3	1,0	-0,9
Irlanda	2,6	7,6	4,2	4,5	6,3	4,5
Italia	0,0	0,1	0,4	0,5	0,1	-5,4
Lettonia	5,3	3,1	2,7	1,8	1,0	-1,5
Lituania	3,7	4,3	3,9	3,8	3,9	2,4
Lussemburgo	1,7	0,3	2,9	2,8	3,1	n.d.
Malta	7,4	5,9	4,1	3,9	4,6	0,7
Paesi Bassi	2,0	1,9	1,7	1,7	1,6	-0,7
Portogallo	1,7	2,1	2,1	1,9	2,2	-2,3
Slovacchia	3,9	3,3	2,5	1,9	2,0	-3,8
Slovenia	3,5	3,5	2,3	2,1	1,7	-3,4
Spagna	2,3	2,2	2,0	1,9	1,8	-4,1
Euro-zona	1,2	1,4	1,2	1,3	1,0	-3,1
Bulgaria	3,2	3,9	3,5	3,2	3,1	2,4
Croazia	2,5	4,0	2,4	2,8	2,7	0,3
Danimarca	2,6	1,8	2,7	2,6	2,2	-0,3
Polonia	4,6	4,7	4,2	4,1	3,5	1,7
Rep. Ceca	2,6	2,7	2,7	2,5	2,0	-2,0
Romania	4,0	5,0	4,3	3,3	3,9	2,7
Svezia	2,4	1,4	1,0	1,7	0,5	0,4
Ungheria	5,0	5,2	5,2	4,7	4,4	2,0
UE 27	1,5	1,6	1,5	1,5	1,2	-2,6
Gran Bretagna	1,4	2,0	1,3	1,3	1,1	-1,6
Brasile	1,1	0,6	1,1	1,2	1,6	-0,2
Cina	6,4	6,4	6,2	6,0	6,0	-6,8
India	6,5	5,4	5,0	4,4	4,1	3,3
Giappone	0,3	0,8	0,9	1,7	-0,7	-1,7
Russia	3,0	1,0	0,8	n.d.	n.d.	1,6
Stati Uniti	2,5	2,7	2,3	2,1	2,3	0,3

Fonte: Eurostat, OCSE, vari uffici statistici nazionali



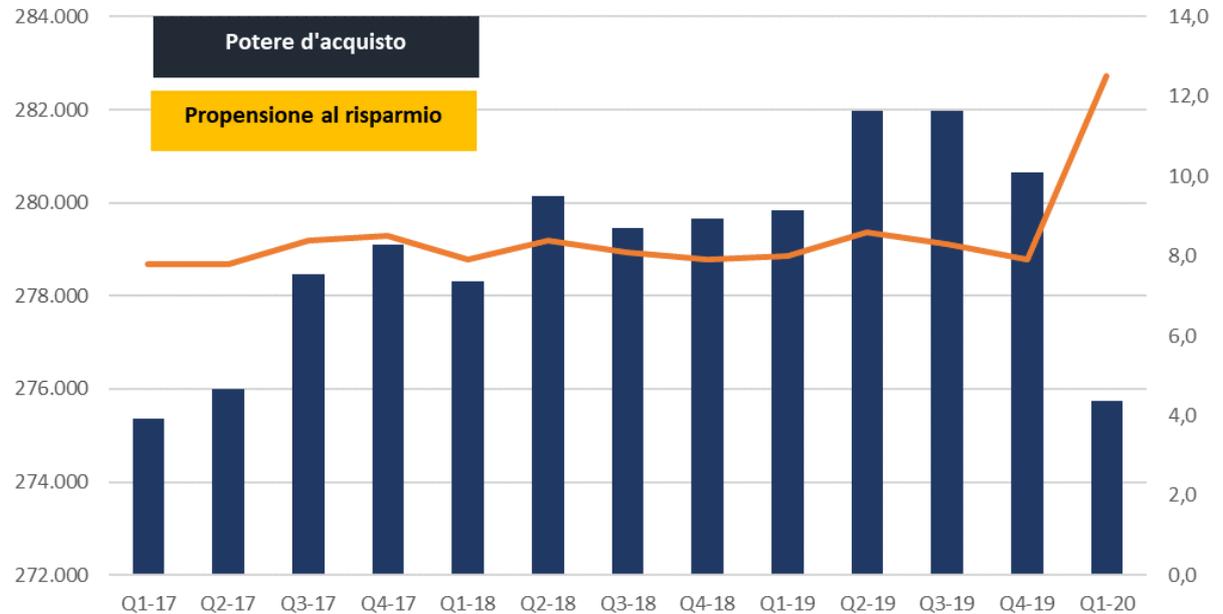


L'Istat, nella nota mensile sull'andamento dell'**economia italiana** di maggio-giugno 2020, registra i **primi segnali positivi**, dopo il periodo di chiusura di marzo-aprile:

- ▶ un deciso aumento delle vendite al dettaglio, pari al **+24,3%** rispetto al mese di aprile. L'aumento è da imputare alla crescita del **+66,3%** delle vendite di **beni non alimentari**, mentre la spesa per **beni alimentari** ha subito una flessione del **-1,4%**. In termini tendenziali, ossia su maggio 2019, la diminuzione è stata del **-10,5%**, con un calo delle vendite di prodotti non alimentari del **-20,4%** ed una crescita di quelli alimentari del **+2,8%**. Interessante la ripartizione delle vendite al dettaglio per tipologia di punto vendita. La riduzione è stata più marcata per quelle al di fuori dei negozi (es. mercati), scese del **-23%**, mentre i negozi tradizionali hanno registrato una flessione del **-18,8%** e la Grande Distribuzione del **-4,4%**. Come facilmente prevedibile, un vero boom ha riguardato l'*e-commerce*, le cui vendite sono salite del **41,7%**.
- ▶ nel primo trimestre del 2020 il **reddito disponibile delle famiglie** è diminuito dell'**1,6%** rispetto al trimestre precedente e il potere d'acquisto (reddito lordo in termini reali) dell'**1,7%**. La situazione d'incertezza dovuta alla pandemia, oltre a ridurre i consumi, ha spinto le famiglie a risparmiare di più. La propensione al risparmio (risparmio lordo su reddito disponibile lordo) è infatti nettamente aumentata, passando dal **7,9%** del quarto quadrimestre 2019, al **12,5%** del primo quadrimestre 2020.

Potere d'acquisto delle famiglie e propensione al risparmio
(Dati destagionalizzati, Mio.€ e valori %)

Fonte: Istat





La situazione in Italia

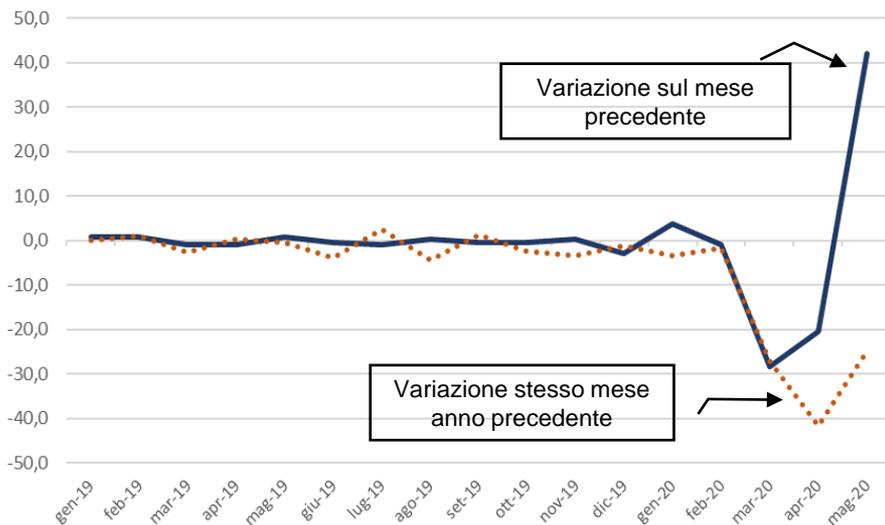
► Per quanto riguarda la produzione industriale, l'Istat rileva a maggio un aumento dell'indice destagionalizzato del **42,1%**, come conseguenza della riapertura delle attività manifatturiere dopo la chiusura di marzo-aprile.

Rispetto a maggio 2019, la produzione subisce comunque un calo del **-20,3%**, con flessione più accentuate nei comparti dei beni strumentali (**-22,8%**) e intermedi (**-22,4%**).

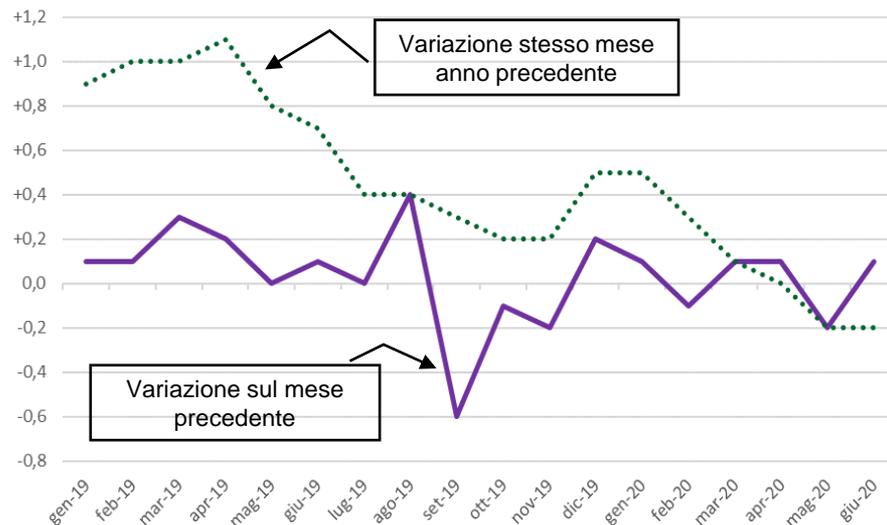
A livello di singoli settori, maggiormente colpiti sono quelli della fabbricazione dei mezzi di trasporto (**-37,3%**), del tessile-abbigliamento, pelli e accessori (**-34,1%**), della gomma e della plastica (**-24,8%**).

► La debolezza della domanda aggregata comporta un «clima» deflazionistico, con una diminuzione dei prezzi nel mese di giugno 2020, rispetto a giugno 2019, del **-0,2%**. Tale flessione è da imputare alla forte diminuzione dei prezzi dei beni energetici (**-12,1%**), mentre i beni alimentari mostrano un deciso aumento del **+2,3%**. A livello congiunturale invece (mese su mese), le prime stime indicano una ripresa dei prezzi a giugno 2020 dello **0,1%**, ripresa legata al miglior andamento dei consumi.

Produzione industriale: variazione % congiunturale e tendenziale.



Andamento dei prezzi per l'intera collettività (NIC).



Fonte: Istat



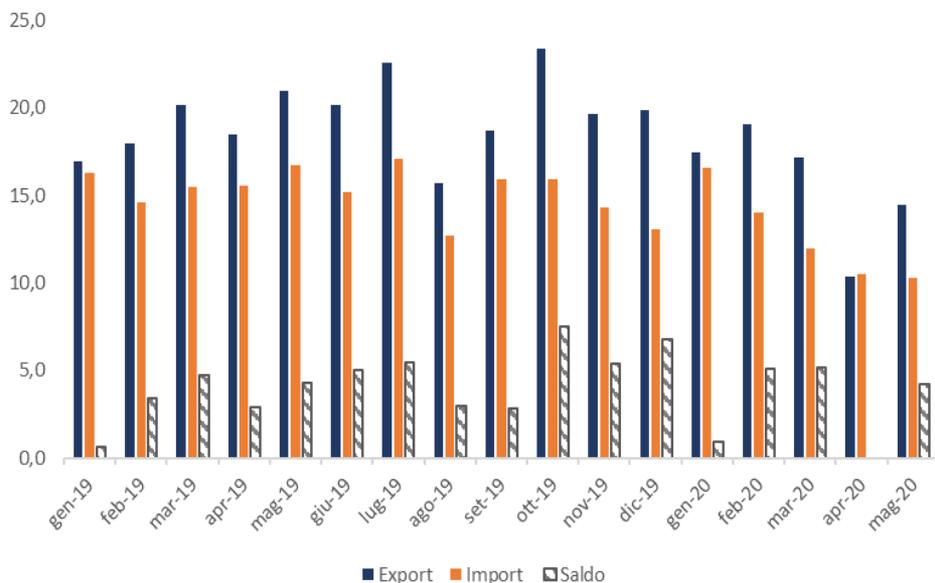


Il **commercio estero** italiano con i paesi **Extra UE27**, nei primi 5 mesi del 2020, ha subito una forte contrazione. Le esportazioni **sono diminuite** rispetto allo stesso periodo del 2019 del **16,8%** e le importazioni del **19,2%**. La contrazione ha riguardato un po' tutti i settori, da quello energetico (Export= **-53,1%**; Import= **-67,4%**), ai beni strumentali (Export= **-36,1%**), ai beni di consumo durevoli (Import= **-58,3%**).

La diversa dinamica dei due aggregati (esportazioni e importazioni) ha garantito però un saldo attivo di poco superiore ai **15 Mrd.€**.

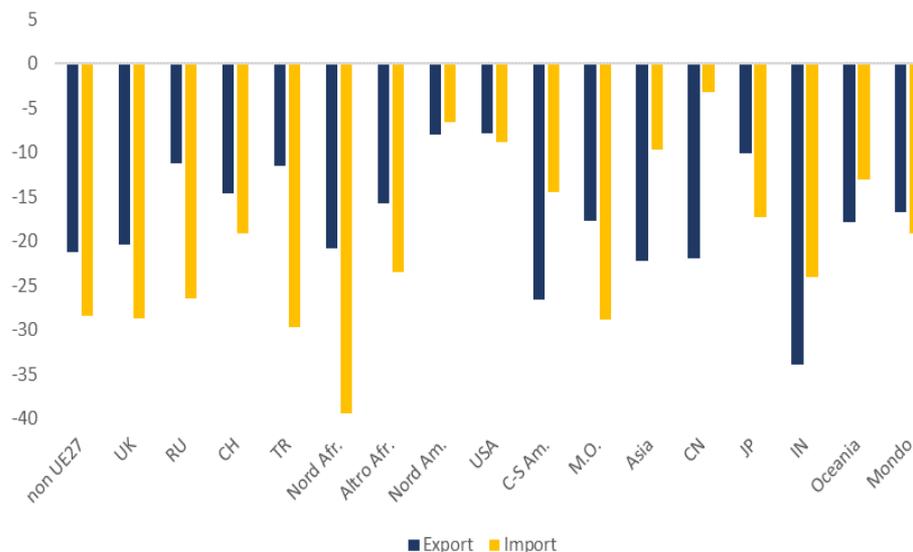
Il mese di maggio ha segnato una **prima svolta** per il commercio estero italiano, con un deciso aumento delle esportazioni (**+37,6%**) rispetto al mese di aprile, mentre le importazioni (**-2,4%**) risentono ancora della debolezza della domanda interna.

Variation % mensile export, import e saldo.
(Mio.€)



Fonte: Istat

Variation % export, import per paese, Gen-Mag 2020/Gen-Mag 2019.





Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Secondo i primi dati provvisori di *Container Trades Statistics* (CTS), anche nel mese di **maggio** il flusso di container a livello internazionale ha evidenziato una decisa flessione, pari al **-11,4%**.

L'unico corridoio che mostra un segno positivo in import (**+7,7%**) è quello dell'Australia (Australia, Nuova Zelanda, Nuova Guinea).

Positivi anche i flussi in import del **Far East** provenienti da una serie di regioni, quali, la già citata Australasia, l'Africa Sub-sahariana, il Medio Oriente/Sub Continente Indiano (SCI).

Considerando l'intero periodo gennaio-maggio 2020, la flessione dei volumi è stata del **-7,7%**.

	Regione di export							Import totale
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Maggio 2020								
Far East	-7,4%	-1,4%	-3,5%	19,7%	8,1%	9,5%	-1,1%	-1,8%
Europa	-11,5%	-23,2%	-10,8%	-28,0%	-5,9%	7,6%	-14,2%	-14,6%
Nord Am.	-15,6%	-28,5%	-21,9%	-31,9%	-10,2%	-11,1%	-15,5%	-14,5%
Austral.	-7,2%	-22,3%	-1,6%	-16,9%	-24,0%	23,7%	0,9%	7,7%
M.O./SCI	-27,9%	-44,5%	-30,6%	-11,9%	-27,0%	-5,1%	-27,0%	-31,6%
Africa Sub Sah.	-20,7%	-20,9%	-17,4%	-22,3%	4,5%	25,9%	-13,9%	-10,3%
America Lat.	-31,1%	-50,8%	-15,5%	-42,5%	-51,7%	-25,9%	-34,9%	-27,8%
Export totale	-9,5%	-15,0%	-20,5%	-8,6%	-12,6%	-4,7%	-3,9%	-11,4%
Regione di import								
Gen-Mag 2020								
Far East	-7,3%	-4,2%	-3,0%	-3,7%	3,8%	4,3%	2,2%	-5,4%
Europa	-14,1%	-2,3%	-6,9%	-14,2%	-17,5%	-3,5%	2,3%	-9,6%
Nord Am.	-10,5%	-5,3%	-21,9%	-15,8%	-15,7%	-2,7%	-2,6%	-9,2%
Austral.	-2,7%	-8,4%	-8,2%	-2,9%	-11,9%	-18,9%	1,3%	-4,5%
M.O./SCI	-15,1%	-5,9%	-11,2%	-9,9%	-5,7%	0,4%	2,5%	-9,5%
Africa Sub Sah.	-6,2%	-5,0%	-5,3%	-13,8%	-6,5%	6,8%	13,2%	-4,7%
America Lat.	-8,2%	-9,5%	-19,0%	-13,7%	-16,8%	-28,4%	-5,7%	-11,3%
Export totale	-9,6%	-4,6%	-8,0%	-6,4%	-7,9%	0,9%	-0,3%	-7,7%

Fonte: DynaLiners su dati Container Trades Statistics





Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

I primi dati relativi al periodo gennaio-maggio 2020, di alcuni tra i principali **porti internazionali**, evidenziano una flessione del **-8,4%**. Tra quelli censiti, solo il porto di Houston (US) mostra una leggera crescita, gli altri hanno subito tutti una riduzione, in alcuni casi molto significativa (es. Barcellona, Seattle, Hampton Road). I porti cinesi hanno subito, nel semestre, un calo leggermente inferiore, pari al **-5%**.

Per quanto riguarda l'**Italia**, i principali porti container hanno registrato, nello stesso periodo, una flessione superiore all'**8,0%**.

Sull'andamento hanno pesato soprattutto i mesi di aprile e maggio. Una certa inversione del trend dovrebbe essere iniziata nel mese di giugno, con la ripresa, anche se parziale, delle attività economiche.

Porti cinesi	I° SEM 19	I° SEM 20	Var%
Shanghai	21.540.000	20.060.000	-6,9%
Ningbo	13.910.000	13.250.000	-4,7%
Shenzhen	12.410.000	11.070.000	-10,8%
Guangzhou	10.940.000	10.760.000	-1,6%
Quigdao	10.300.000	10.340.000	0,4%
Tianjin	8.328.500	8.570.000	2,9%
Xiamen	5.550.000	5.300.000	-4,5%
Dalian	4.360.000	2.980.000	-31,7%
Yingkou	2.810.000	2.640.000	-6,0%
Altri porti	22.431.500	21.990.000	-2,0%
Totale	112.580.000	106.960.000	-5,0%

Fonte: Port Authority, DynaLiners

	2019	2020	Var%
Genova	1.086.338	972.400	-10,5%
Livorno	307.236	339.515	10,5%
Napoli	280.217	270.848	-3,3%
Trieste	279.265	281.883	0,9%
La Spezia	595.000	471.230	-20,8%
Salerno	171.292	164.616	-3,9%
Ravenna	71.813	65.199	-9,2%
Ancona	68.760	64.079	-6,8%
Bari	40.832	33.947	-16,9%
Totale	2.900.753	2.663.717	-8,2%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale

Porto	Gen-Mag 19	Gen-Mag 20	Var%
New York	3.041.814	2.854.319	-6,2%
Valencia	2.322.820	2.118.854	-8,8%
Savannah	1.890.322	1.753.118	-7,3%
Algeciras	1.311.245	1.294.317	-1,3%
Seattle/Tacoma	1.572.029	1.277.227	-18,8%
Houston	1.209.921	1.216.877	0,6%
Pireus (Cosco)	1.246.000	1.215.900	-2,4%
Barcellona	1.447.664	1.157.568	-20,0%
Hampton Road	1.215.124	1.063.446	-12,5%
South Carolina	1.007.010	939.722	-6,7%
Totale	16.263.949	14.891.348	-8,4%

Porto	I° SEM 19	I° SEM 20	Var%
Anversa	5.816.700	5.840.000	0,4%
Long Beach	3.687.500	3.433.000	-6,9%
Nagoya	1.332.500	1.130.000	-15,2%
San Pietroburgo	1.148.800	1.071.700	-6,7%
Marsiglia-Fos	736.100	611.000	-17,0%



Tra le varie modalità di trasporto, quella aerea risente maggiormente della grave crisi economica scatenata dal Covid-19. L'ultimo *Economic Performance of the Airline Industry* di IATA, stima un calo del fatturato globale (pax+merci) del **-50,4%** nel 2020, con una ripresa del **37,7%** nel prossimo anno, che non permetterà però di tornare ai valori precedenti.

Tralasciando l'analisi del mercato passeggeri, quello del cargo si stima possa subire una contrazione, in termini di CTK (cargo&mail t-Km) del **-16,8%**.

A differenza del settore passeggeri, per il quale ci si attende un recupero molto lento, quello cargo dovrebbe registrare una forte crescita nel 2021, tale da permettere il recupero dei volumi precedenti.

Industria del trasporto aereo	2019	2020	2021
Stima fatturato settore aereo (Mrd.US\$)	876	434	598
<i>Var % su anno precedente</i>	3,6%	-50,4%	37,7%
<i>% settore aereo su Pli Mondo</i>	1,0%	0,5%	0,6%
tariffa media (US\$/pax)	317	254	267
<i>Rispetto a quella del 1998</i>	-61,0%	-68,0%	-68,0%
<i>Var % su anno precedente</i>	-	-19,9%	5,1%
Tariffa cargo (US\$/Kg)	1,82	2,31	2,26
<i>Var % su quella del 1998</i>	-64,0%	-54,0%	-55,0%
<i>Var % su anno precedente</i>	-	26,9%	-2,2%
Pax partiti (milioni)	4,543	2,246	3,384
<i>Var % su anno precedente</i>	3,8%	-50,6%	50,6%
RPK (miliardi)	8680	3929	6099
<i>Var % su anno precedente</i>	4,2%	-54,7%	55,2%
CTK (miliardi)	254	211	263
<i>Var % su anno precedente</i>	-3,2%	-16,8%	24,6%
Var % Pil Mondo	2,5%	-5,0%	7,1%
Var % commercio internazionale	0,9%	-12,9%	21,3%

RPK= Revenue passenger Km

CTK= Cargo&mail t-Km

2020 e 2021 stime

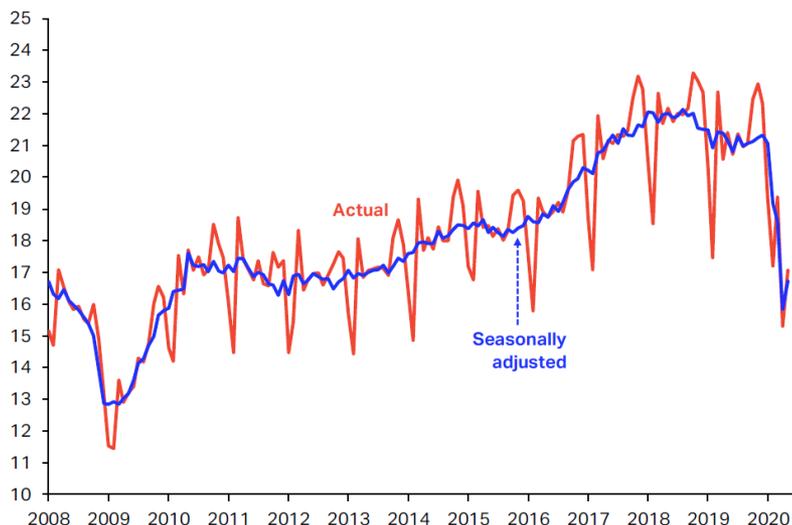
Fonte: IATA, ICAO, OE, CPB, PaxIS, CargoIS, WTO

Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Il cargo aereo, dopo il pessimo andamento del mese di aprile (-27,7% su marzo), a **maggio** ha mostrato un rallentamento della fase di calo, registrando su aprile una flessione del **20,3%**. I valori delle CTK prodotte rimangono comunque nettamente inferiori a quelle del 2019 (intorno al **22%** in meno).

Particolarmente colpita l'attività internazionale con una flessione mese-su-mese del **-21,5%** e anno-su-anno (YoY) del **-14,4%**.

CTK prodotti, grezzi e destagionalizzati
(Mrd.cargo t-Km)



	Quota Mondo	Maggio (CTK)	YoY (CTK)
MERCATO TOTALE	100,0%	-20,3%	-13,8%
Africa	1,8%	-7,4%	-4,8%
Asia Pacific	34,6%	-24,2%	-16,7%
Europa	23,6%	-29,5%	-18,7%
America Latina	2,8%	-28,3%	-18,5%
Medio Oriente	13,0%	-25,2%	-14,9%
Nord America	24,3%	-3,6%	-4,5%
INTERNAZIONALE	86,8%	-21,5%	-14,4%
Africa	1,8%	-6,3%	-4,1%
Asia Pacific	30,4%	-21,3%	-14,1%
Europa	23,3%	-29,7%	-18,9%
America Latina	2,3%	-22,1%	-17,2%
Medio Oriente	13,0%	-25,0%	-14,8%
Nord America	16,0%	-9,0%	-9,0%

CTK: Cargo Ton Km

YoY: anno su anno

Fonte: IATA Air Cargo Analysis, maggio 2020



Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020, è calato del **26,7%**, con punte del **-51,8%** a Roma FCO e del **-41,3%** a Bergamo Orio al Serio. A Milano MXP il traffico è sceso del **18,5%**.

AEROPORTO	Gen-Mag 2019			Gen-Mag 2020			Var % 2020/2019		
	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
Milano MXP	216.401	5.611	222.012	178.572	2.440	181.012	-17,5%	-56,5%	-18,5%
Roma FCO	70.881	3.067	73.948	33.319	2.293	35.612	-53,0%	-25,2%	-51,8%
Bergamo	50.185	0	50.185	29.437	0	29.437	-41,3%	-	-41,3%
Venezia	25.607	21	25.628	17.030	26	17.056	-33,5%	20,1%	-33,4%
Bologna	20.871	22	20.893	16.260	0	16.260	-22,1%	-	-22,2%
Brescia	2.424	7.469	9.893	2.602	10.504	13.106	7,3%	40,6%	32,5%
Roma CIA	7.563	5	7.568	7.171	22	7.193	-5,2%	329,4%	-5,0%
Pisa	5.334	24	5.357	5.015	12	5.028	-6,0%	-48,5%	-6,2%
Napoli	4.178	536	4.714	3.045	547	3.592	-27,1%	2,0%	-23,8%
Taranto Grott.	3.193	0	3.193	2.299	0	2.299	-28,0%	-	-28,0%
Ancona	3.065	0	3.065	2.023	0	2.023	-34,0%	-	-34,0%
Catania	1.150	1.489	2.639	470	1.460	1.930	-59,1%	-2,0%	-26,9%
Cagliari	579	1.033	1.612	341	1.425	1.766	-41,1%	37,9%	9,6%
Pescara	266	0	266	1.360	0	1.360	411,3%	-	411,3%
Bari	90	761	851	532	735	1.267	491,1%	-3,4%	48,9%
Altri aeroporti	7.835	1.202	9.037	2.910	1.393	4.303	-62,9%	15,9%	-52,4%
TOTALE	419.620	21.240	440.860	302.385	20.857	323.243	-27,9%	-1,8%	-26,7%

Fonte: Assaeroporti





Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Il mese di **maggio** ha segnato comunque un punto di svolta per il traffico aereo. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (**-40,1%**), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del **31,8%**.

Tra i grandi aeroporti, significativo il recupero di Roma FCO (**+66,4%**), seguito da Milano MXP (**+35,2%**) e Bergamo (**+34,1%**).

AEROPORTO	Aprile 2020			Maggio 2020			Var %Apr/Mag		
	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
Milano MXP	28.220	134	28.354	38.146	190	38.336	35,2%	41,9%	35,2%
Roma FCO	2.125		2.125	3.537		3.537	66,4%	-	66,4%
Bergamo	2.402		2.402	3.222		3.222	34,1%	-	34,1%
Venezia	1.875	286	2.161	2.286	363	2.650	22,0%	27,0%	22,6%
Bologna	2.207		2.207	2.532		2.532	14,8%	-	14,8%
Brescia	49	2.059	2.108	56	2.398	2.454	14,3%	16,5%	16,4%
Roma CIA	1.360	3	1.364	1.414	3	1.417	3,9%	-21,2%	3,9%
Pisa	945		945	911		911	-3,5%	-	-3,5%
Napoli	369	108	477	580	127	707	57,1%	17,8%	48,2%
Taranto Grott.	52	248	300	57	343	400	9,6%	38,3%	33,3%
Ancona	65	245	310	81	314	395	24,6%	28,2%	27,4%
Catania	149		149	364		364	144,3%	-	144,3%
Cagliari	63		63	276		276	338,1%	-	338,1%
Pescara	123	99	222	73	119	192	-40,7%	20,2%	-13,5%
Bari	154	153	307	2	145	147	-98,7%	-5,2%	-52,1%
Altri aeroporti	316,4	119	436	370,8		371	17,2%	-100,0%	-14,9%
TOTALE	40.474	3.454	43.928	53.909	4.002	57.911	33,2%	15,8%	31,8%

Fonte: Assaeroporti



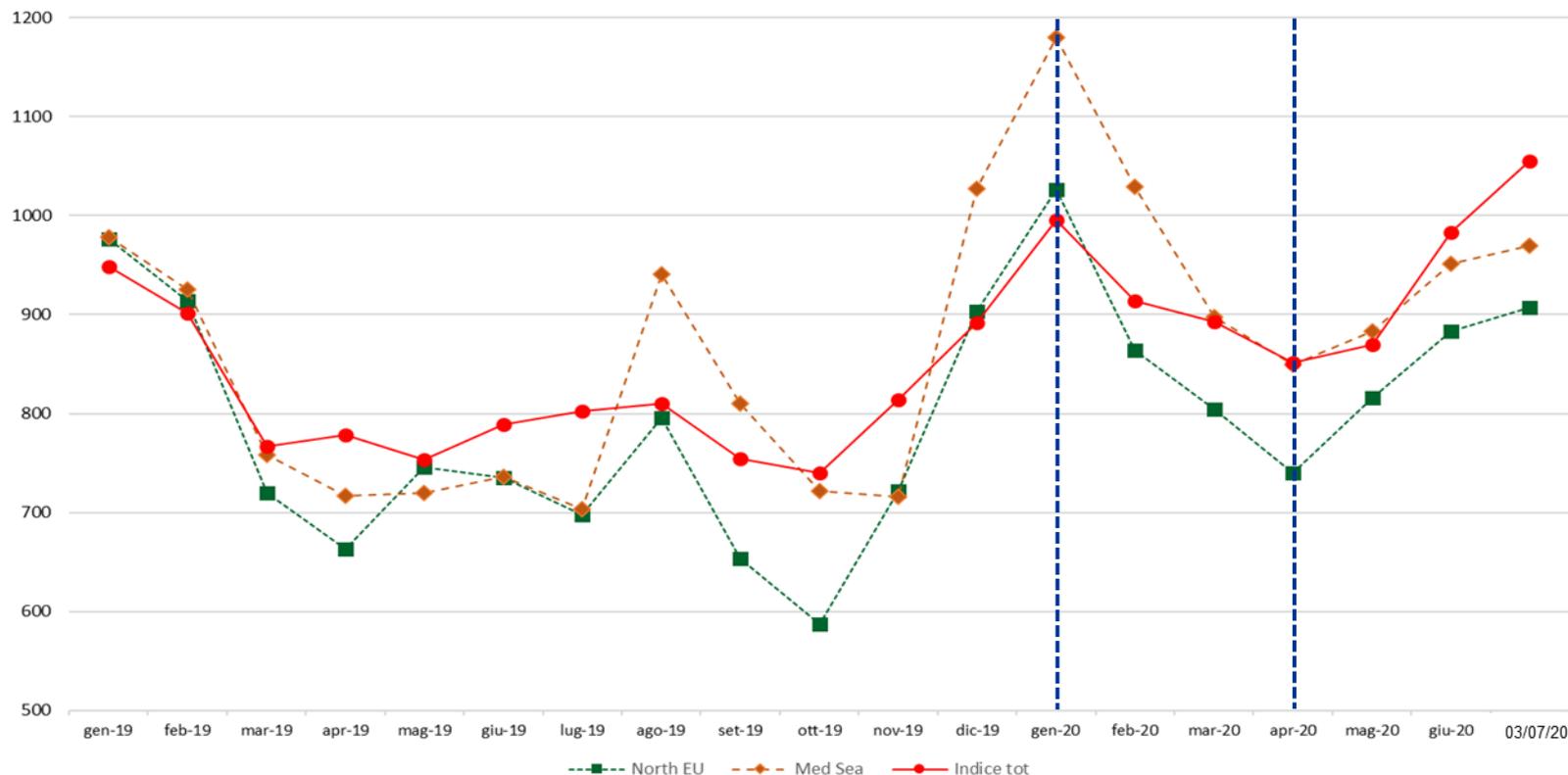


Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, nel periodo gennaio 2019 – 3 luglio 2020, dei noli (US\$/Teu) dalla Cina verso i porti del North Range e il Mediterraneo, oltre al valore medio complessivo.

L'incremento dei noli di fine 2019, che aveva in parte sorpreso gli operatori, è stato rapidamente riassorbito per l'eccesso di offerta di stiva rispetto alla domanda, un fenomeno che si è accentuato nei primi mesi del 2020 con l'aggravarsi dell'emergenza coronavirus.

A partire da aprile, con un inizio di ripresa dei traffici, i noli sono tornati a crescere.



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





Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, da metà 2019 al 16 luglio del corrente anno, del *Baltic Dry Index* (BDI), che monitora l'andamento dei costi del trasporto marittimo dei prodotti alla rinfusa (tipicamente le materie prime) sulle principali rotte mondiali.

Dopo la forte crescita che lo aveva portato, a settembre 2019, ad un massimo superiore ai 2500 punti, l'indice, che come noto tende ad anticipare il ciclo economico, è rapidamente sceso fino a toccare i suoi minimi a maggio 2020, per poi risalire molto rapidamente fino al valore di 1674,21 del 16 luglio 2020.



Fonte: Trading Economics



