

# L'impatto del Covid-19

*Milano, dicembre 2020*



Il *World Economic Outlook* di ottobre del FMI stima

FMI



Una flessione del **Pil Mondo** nel 2020 del **-4,4%**, con una ripresa nel 2021 del **5,2%**.

L'**Unione Europea** risentirà maggiormente della pandemia (**-7,4%**), con una ripresa del **+5,2%** nel 2021.

Peggiori i risultati per l'**Area Euro**: **-8,3%**, ma con una ripresa nel 2021 del **+5,2%** in linea con quella della UE27.

Le economie asiatiche avanzate dovrebbero contenere la riduzione del Pil intorno al **-1,7%**, con una forte ripresa, pari al **+8,0%**, nel 2021. Per quanto riguarda i due grandi paesi asiatici, la Cina potrebbe chiudere intorno al **+1,9%** nel 2020 e al **+8,2%** nel 2021, l'India rispettivamente al **-10,3%** e **+8,8%**.

Le stime del FMI **sono precedenti** alla ripresa molto violenta della pandemia in ottobre, con **il rischio molto consistente** di nuovi *lockdown*, generalizzati o parziali, in vari paesi europei come Francia, Germania, Gran Bretagna. Se così fosse, le previsioni a breve non potrebbero non tenerne conto, **rivedendo al ribasso le previsioni**, soprattutto per quanto riguarda i **primi mesi del 2021**.

Stima della 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** al **-9,2%**, dato migliore rispetto alle precedenti previsioni, grazie al buon andamento degli scambi nel periodo post lockdown, da giugno a settembre.

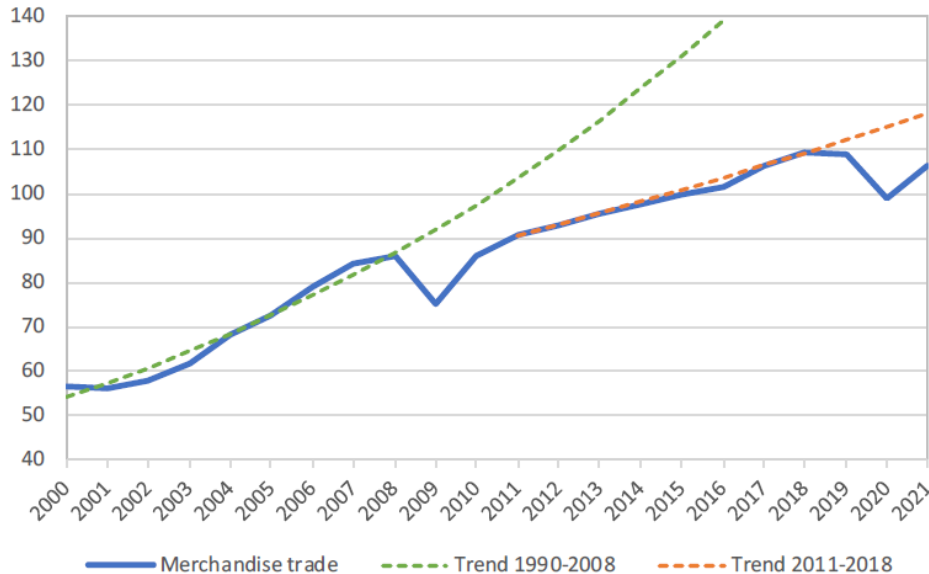
Prevede un recupero del **+7%** nel 2021, ma tutto dipenderà dalla durata della pandemia e dalle politiche economiche attivate.

Le aree che più hanno risentito del calo degli scambi sono il Nord America (export: **-14,7%**) e l'Europa (export: **-11,7%**).

Settori dei servizi quali il turismo e i trasporti continueranno a risentire della pandemia, così come nell'industria, quelli dell'auto, dell'abbigliamento e delle calzature.

Stima una flessione del Pil Mondo del **-4,8%** (0,4 punti in più rispetto a quella del FMI), con una ripresa del **+4,9%** nel 2021. Anche in questo caso viene sottolineato che **tutto dipenderà** dall'andamento della pandemia.

**Andamento del commercio mondiale, 2000-2021**  
(2015=100)



Fonte: WTO (Press 862, 6 ottobre 2020)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Volume of world merchandise trade</b>	2.3	1.4	4.7	2.9	-0.1	-9.2	7.2
<b>Exports</b>							
North America	2.6	0.7	3.4	3.8	1.0	-14.7	10.7
South and Central America	0.6	1.3	2.9	0.1	-2.2	-7.7	5.4
Europe	2.9	1.1	3.7	2.0	0.1	-11.7	8.2
Asia	1.3	2.3	6.7	3.7	0.9	-4.5	5.7
Other regions	1.8	3.5	0.7	0.7	-2.9	-9.5	6.1
<b>Imports</b>							
North America	5.2	0.3	4.4	5.2	-0.4	-8.7	6.7
South and Central America	-7.6	-9.0	4.3	5.3	-2.1	-13.5	6.5
Europe	3.6	3.0	3.0	1.5	0.5	-10.3	8.7
Asia	2.1	2.2	8.4	4.9	-0.6	-4.4	6.2
Other regions	-3.9	-4.5	3.4	0.3	1.5	-16.0	5.6
<b>Real GDP at market exchange rates</b>							
North America	2.8	1.7	2.4	2.8	2.1	-4.4	3.9
South and Central America	-0.8	-2.0	0.8	0.6	-0.2	-7.5	3.8
Europe	2.4	2.1	2.8	2.1	1.5	-7.3	5.2
Asia	4.3	4.2	4.8	4.1	3.9	-2.4	5.9
Other regions	1.5	2.4	1.9	2.1	1.4	-5.5	3.5



Eurostat ha comunicato che il **Pil dell'UE27** (senza Gran Bretagna) nel **2° trimestre del 2020** ha registrato una flessione del **-13,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e del **-11,4%** sul trimestre precedente (1°T 2020).

Quelli dell'**Area euro** mostrano un calo rispettivamente del **-14,7%** e del **-11,8%**.

Tutti i paesi dell'Unione hanno risentito della pandemia, segnando nel secondo trimestre flessioni che vanno da un minimo del **-3,7%** dell'Irlanda, ad un massimo del **-18,9%** della Francia.

L'Italia si colloca immediatamente alle spalle della Francia, con un calo del Pil nel 2°T del **-17,7%**.

Per quanto riguarda i principali paesi extra europei, la **Cina**, dopo la flessione del -6,8% nel 1°T, ha chiuso il 2° trimestre 2020 con una crescita del **+3,2%**, facendone l'unico paese in grado di chiudere il corrente anno con una crescita.

Gli **Stati Uniti** hanno seguito un percorso affatto diverso, passando da un 1°T moderatamente positivo (+0,3%), ad un 2°T fortemente negativo: **-9,1%**.

In forte calo anche India (**-23,5%**), Gran Bretagna (**-21,7%**), Brasile (**-11,4%**) e Giappone (**-10,1%**).

Eurostat ha pubblicato anche alcuni dati provvisori relativi al **3°T2020**: il **Pil dell'UE27** è sceso, rispetto allo stesso periodo del 2019, del **-3,9%**, quello dell'Euro Zona del **-4,3%**.

Paesi	1° T 19	2° T 19	3° T 19	4° T 19	1° T 20	2° T 20	3° T 20
Austria	1,9	1,8	1,4	0,2	-3,0	-14,5	-5,3
Belgio	1,3	1,4	1,6	1,3	-2,4	-14,4	-5,2
Cipro	3,3	3,2	3,2	3,2	0,8	-11,9	n.d.
Estonia	4,7	4,4	5,5	4,1	-0,1	-6,5	n.d.
Finlandia	0,6	1,1	1,6	0,9	-1,2	-6,3	n.d.
Francia	1,3	1,8	1,6	0,8	-5,7	-18,9	-4,3
Germania	1,0	0,3	0,8	0,4	-2,2	-11,2	-4,2
Grecia	1,4	2,8	2,2	0,8	-0,5	-15,2	n.d.
Irlanda	7,6	4,2	6,8	7,7	4,4	-3,7	n.d.
<b>Italia</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>-5,6</b>	<b>-17,9</b>	<b>-4,7</b>
Lettonia	3,1	2,7	1,8	1,0	-1,5	-8,6	-3,1
Lituania	4,3	3,9	3,8	3,9	2,2	-4,6	-1,7
Lussemburgo	0,3	2,9	3,0	3,0	-0,2	n.d.	n.d.
Malta	5,9	4,1	3,5	4,3	0,7	-15,2	n.d.
Paesi Bassi	1,9	1,7	1,6	1,6	-0,3	-9,0	n.d.
Portogallo	2,1	2,1	1,9	2,2	-2,4	-16,4	-5,8
Slovacchia	3,3	2,5	1,9	2,0	-3,8	-12,2	n.d.
Slovenia	3,5	2,3	2,1	1,7	-3,7	-12,9	n.d.
Spagna	2,2	2,0	1,9	1,7	-4,2	-21,5	-8,7
<b>Euro-zona</b>	<b>1,4</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,0</b>	<b>-3,3</b>	<b>-14,8</b>	<b>-4,3</b>
Bulgaria	3,9	3,5	3,2	3,1	2,4	-8,5	n.d.
Croazia	4,0	2,4	2,8	2,7	0,3	-15,1	n.d.
Danimarca	1,8	2,7	2,4	2,1	-0,1	-8,2	n.d.
Polonia	4,7	4,2	4,1	3,5	1,7	-7,9	n.d.
Rep. Ceca	2,7	2,7	2,5	2,0	-1,9	-10,9	-5,8
Romania	5,0	4,3	3,3	3,9	2,7	-10,5	n.d.
Svezia	1,4	1,0	1,7	0,7	0,7	-7,7	n.d.
Ungheria	5,2	5,2	4,7	4,4	2,0	-13,5	n.d.
<b>UE 27</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>-2,7</b>	<b>-13,9</b>	<b>-3,9</b>
Gran Bretagna	2,0	1,3	1,3	1,1	-1,7	-21,7	-9,6
Brasile	0,6	1,1	1,2	1,6	-1,4	-11,4	-4,6
Cina	6,4	6,2	6,0	6,0	-6,8	3,2	4,9
India	5,4	5,0	4,4	4,1	3,3	-23,5	-7,5
Giappone	0,8	0,9	1,7	-0,7	-1,9	-10,2	-5,8
Russia	1,0	0,8	n.d.	n.d.	1,6	-8,5	-3,6
Stati Uniti	2,3	2,0	2,1	2,3	0,3	-9,0	-2,9



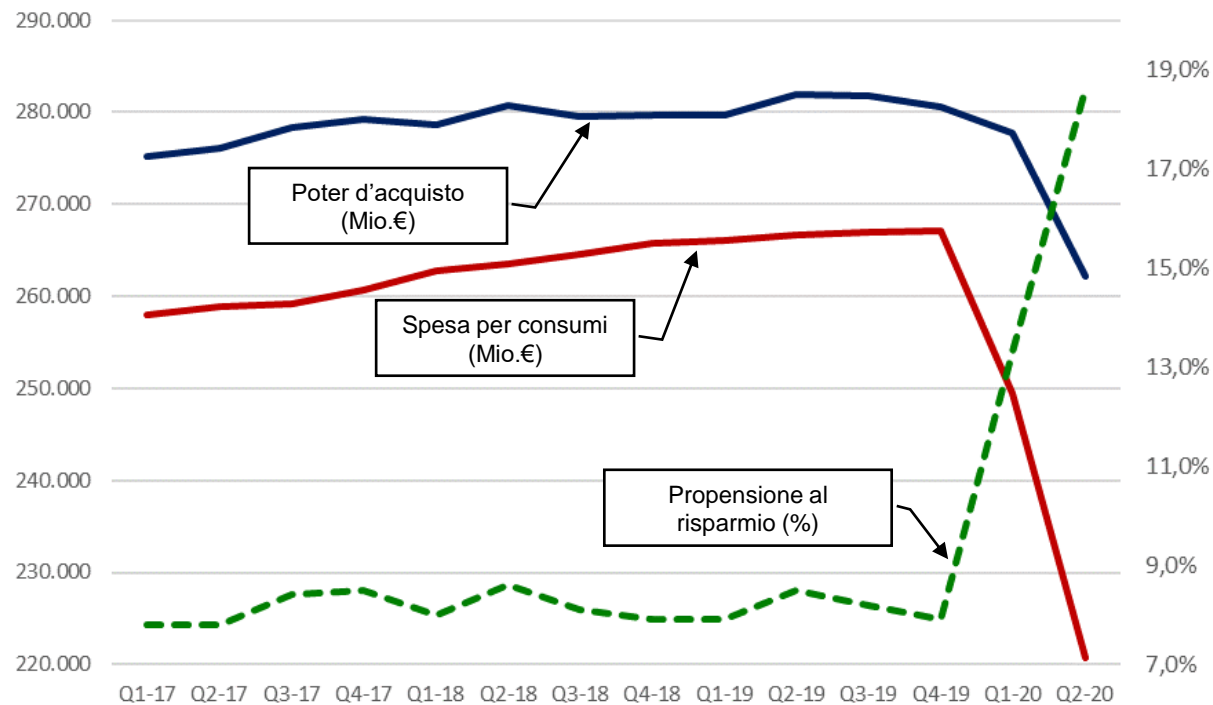


# La situazione in Italia

Nel 2° trimestre del 2020, il **potere d'acquisto delle famiglie** (reddito disponibile lordo in termini reali) è diminuito dell'**1,0%** rispetto al trimestre precedente (da 267 Mrd€ a 264 Mrd.€) e del **7,3%** rispetto allo stesso trimestre del 2019 (da 285 Mrd.€ a 264 Mrd.€).

La situazione d'incertezza dovuta alla pandemia, unita al minor potere d'acquisto, ha comportato una drastica riduzione della **spesa delle famiglie per consumi finali**, scesi nel 2° trimestre del **10,6%** rispetto al 1° trimestre (da 245 Mrd.€ a 219 Mrd.€, erano di 268 Mrd.€ nel 4°T 2019).

La conseguenza speculare è stata un aumento della **propensione al risparmio** (risparmio lordo su reddito disponibile lordo), passata dal **12,3%** del 4°T del 2019, al **20,3%** del 2°T del 2020.



Fonte: Istat



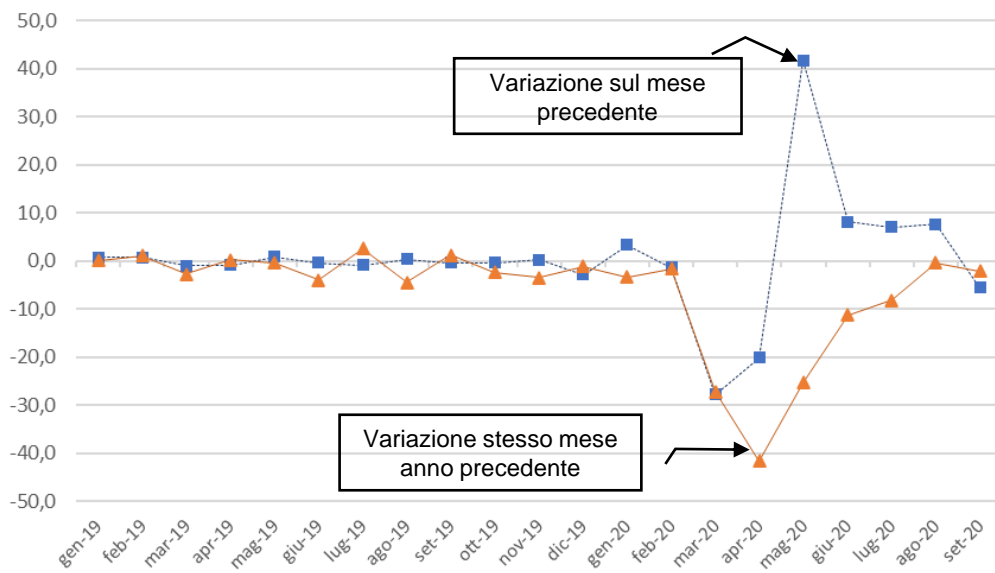


Per quanto riguarda la **produzione industriale**, l'Istat rileva a settembre (ultimo dato disponibile) rispetto ad agosto (variazione congiunturale) una flessione del **-5,6%**, interrompendo così il trend di ripresa dopo il periodo del *lockdown*.

Il dato tendenziale di agosto mostra pertanto una flessione, rispetto ai valori raggiunti nello stesso mese del 2019, del **-2,1%**.

Nel periodo **gennaio-settembre 2020**, rispetto allo stesso periodo del 2019, il settore che più ha sofferto della pandemia è stato quello del *tessile, abbigliamento, pelli e accessori* con una flessione del **-30,0%**, seguito da quello della *fabbricazione di mezzi di trasporto* (**-24,6%**) e di *macchinari e attrezzature* (**-17,9%**).

**Produzione industriale: variazione % congiunturale e tendenziale.**



Fonte: Istat

SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA		Dati corretti per gli effetti di calendario	
		set 20 set 19	gen-set 20 gen-set 19
<b>B</b>	<b>Attività estrattiva</b>	+2,7	-10,6
<b>C</b>	<b>Attività manifatturiere</b>	-5,9	-15,3
CA	Industrie alimentari, bevande e tabacco	-1,0	-2,3
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	-20,8	-30,0
CC	Industria del legno, della carta e stampa	-1,6	-9,5
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	-20,4	-15,0
CE	Fabbricazioni di prodotti chimici	-6,4	-10,2
CF	Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	-9,1	-4,3
CG	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	0,0	-15,4
CH	Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	-5,4	-17,6
CI	Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	-0,8	-9,1
CJ	Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	-3,9	-15,0
CK	Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	-11,9	-17,9
CL	Fabbricazione di mezzi di trasporto	-4,1	-24,6
CM	Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	+0,2	-13,4
<b>D</b>	<b>Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria</b>	+2,0	-5,5
<b>Totale</b>		<b>-5,1</b>	<b>-14,2</b>





# La situazione in Italia

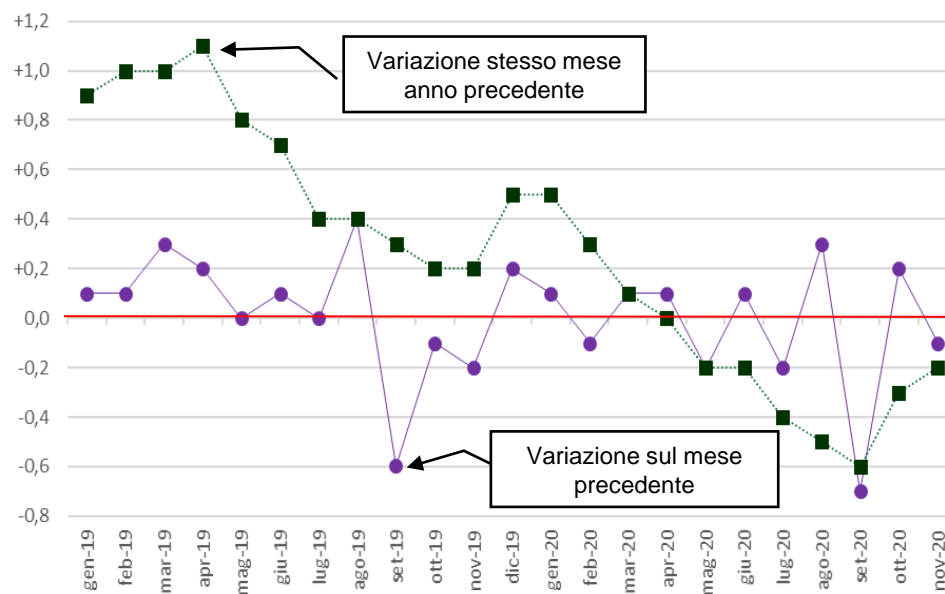
La debolezza della domanda aggregata comporta un «clima» deflazionistico, con i **prezzi nel mese di novembre 2020** in ulteriore flessione, rispetto sia novembre 2019 (**-0,2%**), sia ad ottobre 2020 (**-0,1%**).

L'incertezza sull'evoluzione futura della pandemia, con i gravi effetti economici che ne conseguono, ha spinto, come visto, le famiglie italiane ad aumentare la **quota di risparmio** rispetto al reddito, riducendo di conseguenza i consumi. Le **vendite al dettaglio**, soprattutto quelle non-alimentari, hanno subito una forte flessione nella prima metà dell'anno, per riprendersi a partire dal mese di luglio.

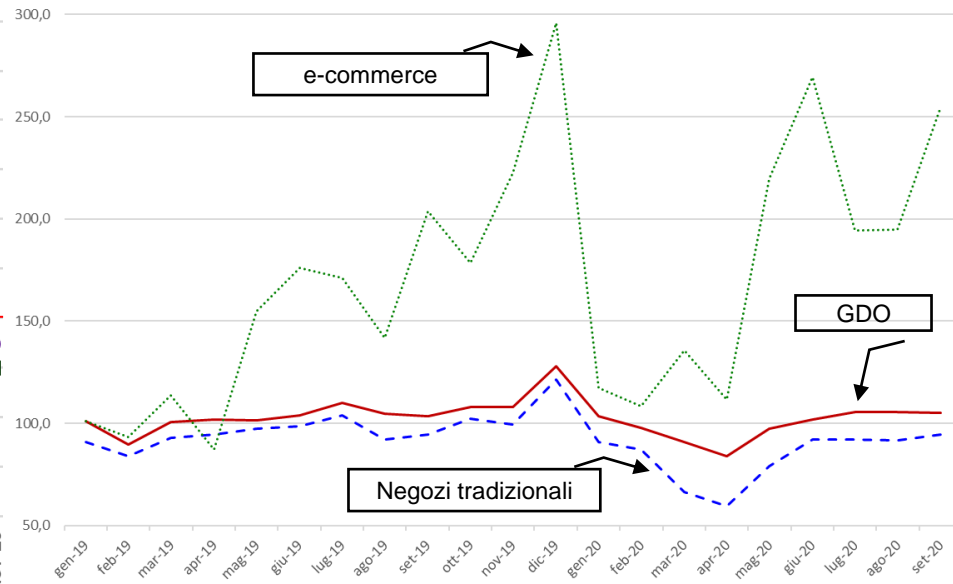
Nel complesso la Grande distribuzione ha tenuto, in difficoltà i negozi tradizionali, estremamente dinamico l'e-commerce, che è ormai entrato nelle modalità di acquisto degli italiani.

Secondo le statistiche della **Banca d'Italia** nel 2° trimestre 2020, la liquidità in mano alle famiglie italiane (depositi a vista, monete e biglietti) ha raggiunto i **1.061 Mrd.€**, con un aumento di circa 14 Mrd.€ sul 1° trimestre 2020 e di 80 sullo stesso trimestre del 2019.

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



### Andamento delle vendite al dettaglio (2015=100).



Fonte: Istat





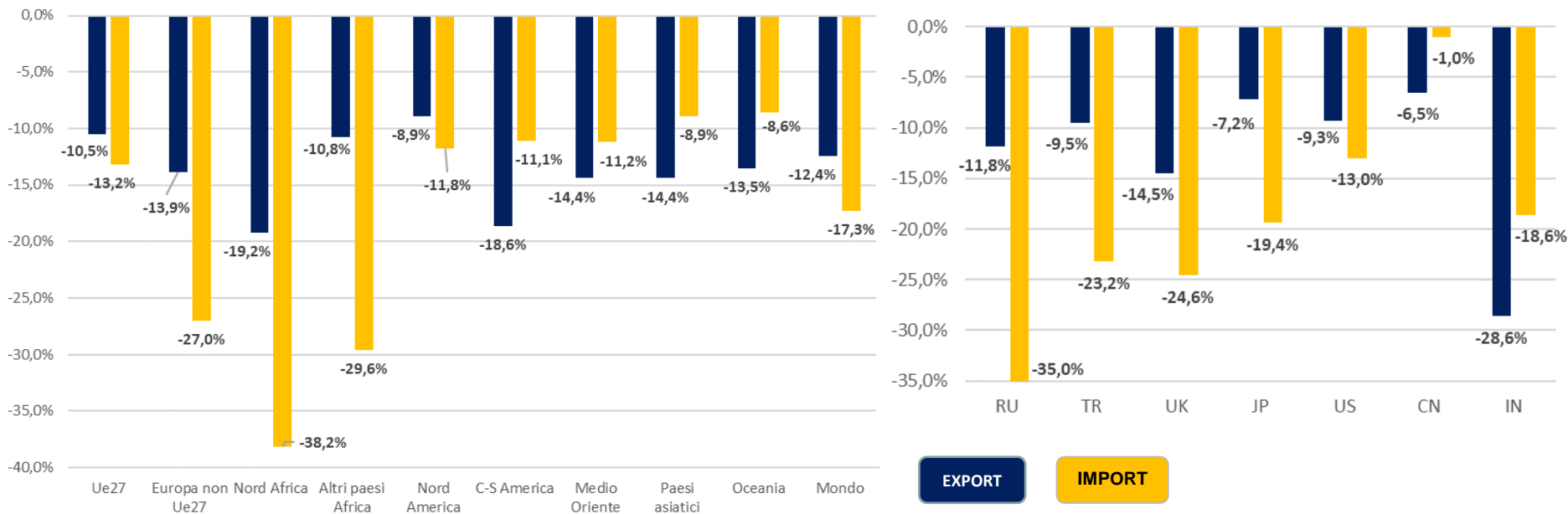
# La situazione in Italia

Il commercio estero italiano verso i **Paesi Extra UE**, nei primi **10 mesi del 2020** (ultimi dati disponibili), ha subito una flessione delle esportazioni del **-12,4%** e delle importazioni del **-17,3%**. Il saldo totale è pari a **+42,3 Mrd.€**.

A livello di **grandi aree geografiche**, la riduzione delle **esportazioni** ha riguardato in particolare il **Nord America** (-19,2%), seguito dal **Centro Sud America** (-18,6%) e dai **Paesi asiatici** e **Medio Oriente** (-14,4%), dal lato delle **importazioni**, le riduzioni più significative hanno coinvolto il **Nord Africa** (-38,2%), gli **Altri paesi africani** (-29,6%) e i **Paesi europei non Ue27** (-27,0%).

Focalizzando l'attenzione sui singoli paesi, significativa la flessione dell'**export** verso l'**India** (-28,6%) e la **Gran Bretagna** (-14,5%). Dal lato delle importazioni, netta la riduzione dalla **Russia** (-35,0%), seguita da **Gran Bretagna** (24,6%) e da **Turchia** (-23,2%).

Variazione % export, import per grande area geografica e per paese Extra UE, Gen-Ott 2020/Gen-Ott 2019.



Fonte: Istat

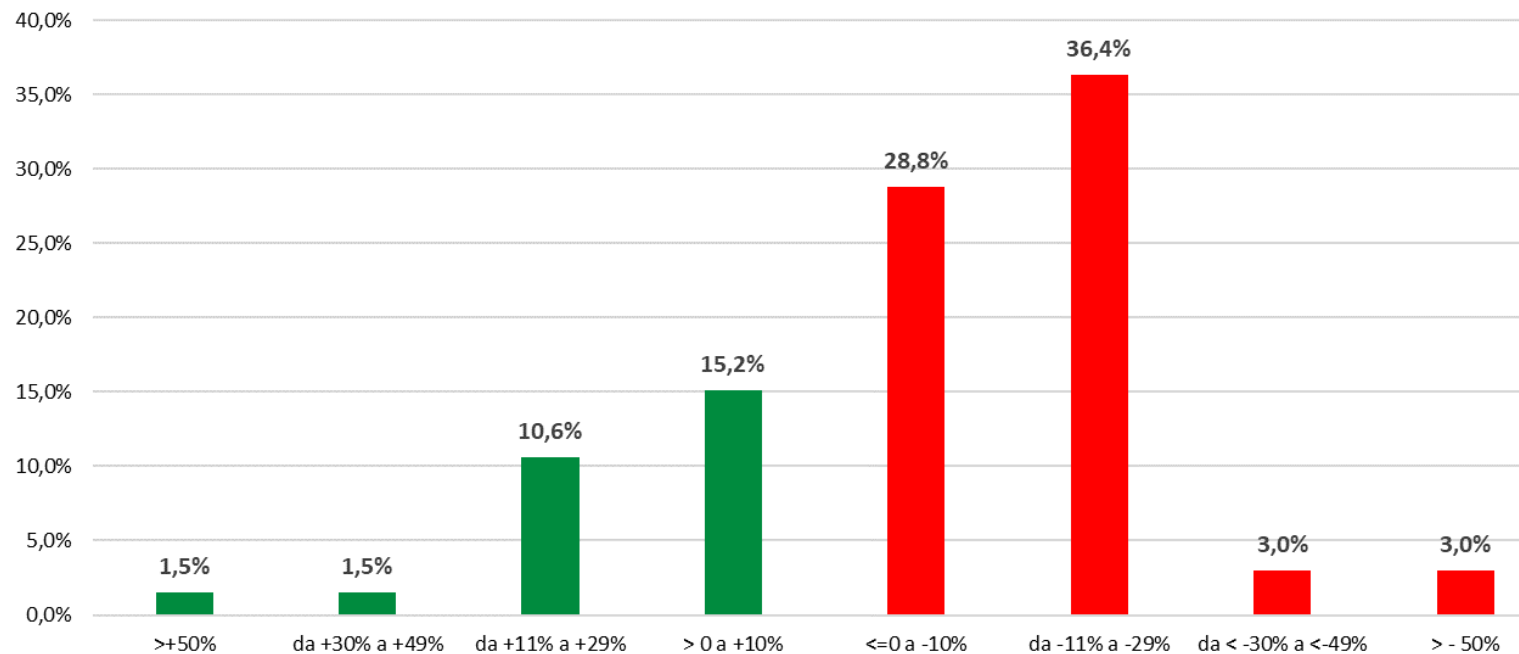






La difficile situazione economica si è riflessa inevitabilmente anche sulle aziende del settore delle spedizioni. Da una recente indagine svolta da Fedespedi presso i suoi associati è emerso che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione più o meno consistente del fatturato nel corso del 2020, contro un 30% circa (percentuale comunque non disprezzabile) che ha evidenziato invece una crescita del proprio giro d'affari.

**Variazione % del fatturato 2020/2019 di un campione di imprese di spedizione.**



Fonte: Fedespedi

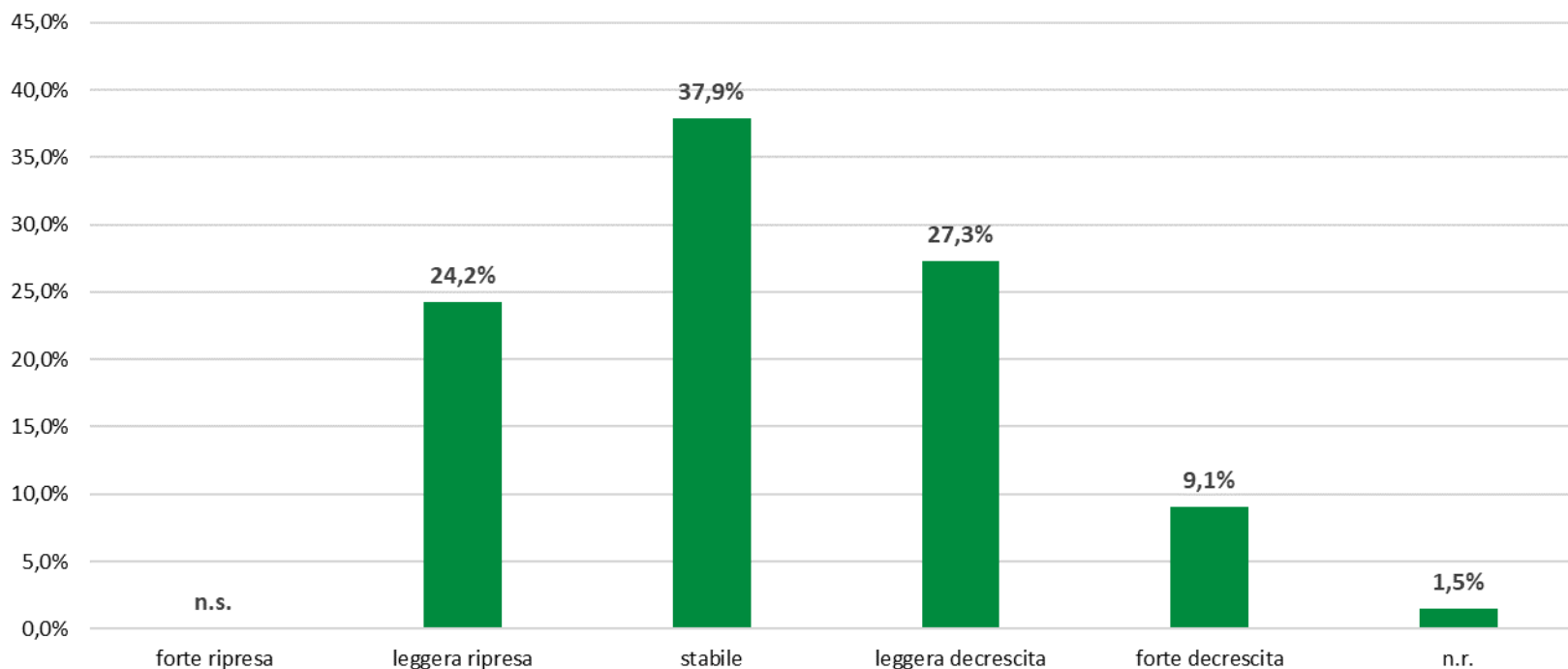




Per quanto riguarda l'inizio del prossimo anno, i *sentiment* delle aziende di spedizione si orientano a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%), o leggera ripresa delle attività economiche, magari trainate dalle esportazioni.

Solo il 9% degli intervistati prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo.

Previsioni dell'andamento dell'attività economica nel 1° trimestre 2021



Legenda: n.s.= non significativo; n.r.= non risponde

Fonte: Fedespedi

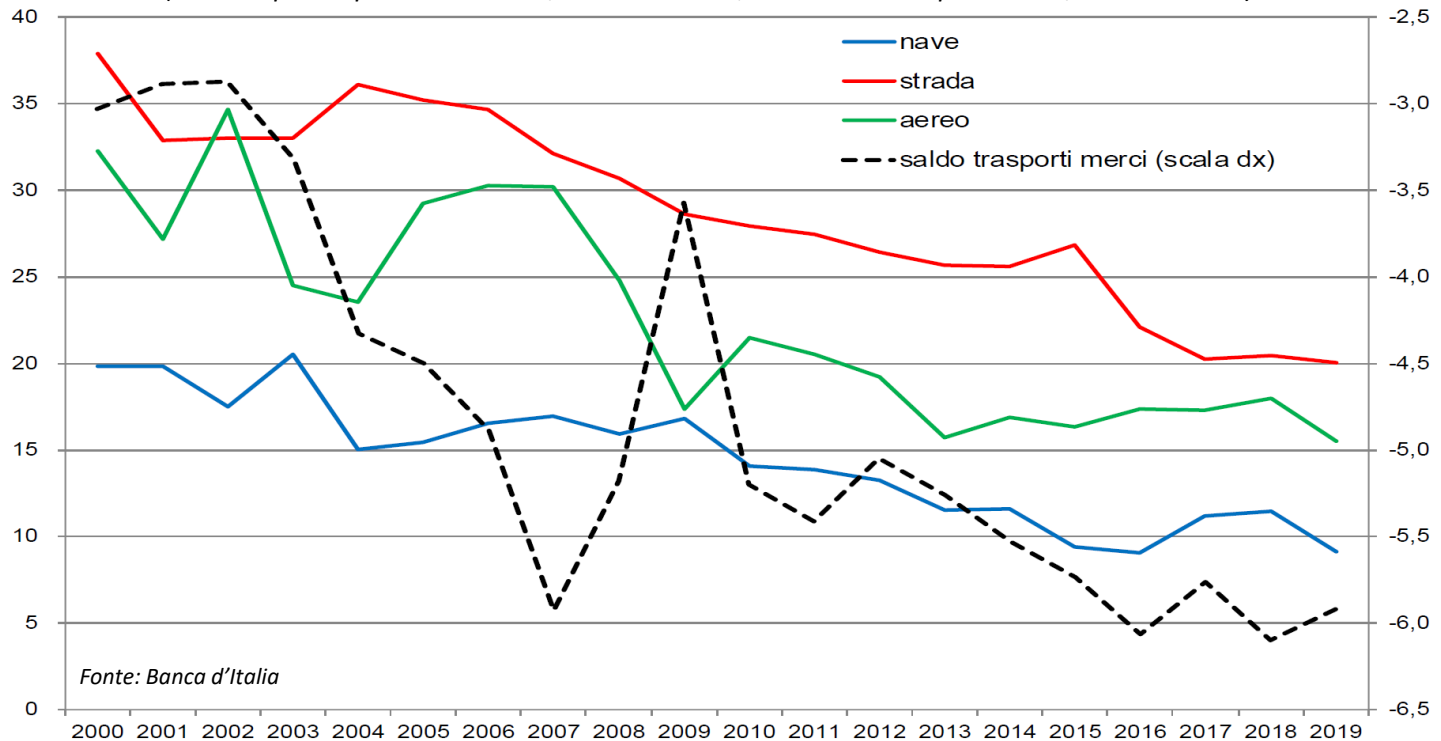


# La bilancia dei trasporti mercantili

A giugno 2020 la **Banca d'Italia** ha pubblicato la consueta Indagine sui trasporti internazionali di merci, la cui prima edizione uscì all'inizio del secondo millennio. Dall'indagine, che analizza la **bilancia dei trasporti mercantili** (bilancia dei noli), emergono 2 aspetti interessanti:

- ▶ il saldo **sempre negativo** nel corso degli ultimi 20 anni, al di là delle variazioni congiunturali, con un deficit che nel periodo 2010-2019 si è collocato costantemente tra i 5 e i 6 miliardi di Euro (linea tratteggiata);
- ▶ la **costante flessione** delle quote di mercato dei vettori italiani: nel trasporto marittimo dal 17,5% del 2002 al 9,1% del 2019, in quello terrestre dal 33% circa del 2002 al 20% del 2019, in quello aereo dal 34,7% del 2002 al 15,3% del 2019

**Quote di mercato dei vettori italiani e saldo della bilancia dei trasporti mercantili.**  
(valori % per le quote di mercato, scala a sinistra; miliardi di euro per il saldo, scala a destra)



Fonte: Banca d'Italia



# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Il **traffico container** a livello Mondo (al netto delle attività di trasbordo e feeder), **nei primi 9 mesi del 2020** si è collocato intorno ai 122 Mio.TEU, con una flessione sullo stesso periodo del 2019 del **-3,5%**.

In particolare, l'export dal Nord America è diminuito dell'**8,8%**, quello dall'Europa del **5,5%** e dal Far East del **4,2%**. L'unica grande area geografica che evidenzia una crescita è quella dell'America Latina con un **+3,5%**.

A livello di volumi di trade infraregionali, sostanzialmente invariati quelli europei (**-0,9%**), in forte flessione quelli del Nord (**-12,3%**) e Centro-Sud America (**-13,4%**). Nel complesso il traffico infraregionale ha risentito in misura minore della pandemia.

Export/Import	2018	2019	Var 19/18	9M2018	9M2019	9M2020	Var %
Inter continentale	110.782	111.242	0,4%	82.984	83.632	80.111	-4,2%
Infra regionale	56.816	57.731	1,6%	42.072	43.265	42.376	-2,1%
<b>Totale</b>	<b>167.598</b>	<b>168.973</b>	<b>0,8%</b>	<b>125.056</b>	<b>126.897</b>	<b>122.487</b>	<b>-3,5%</b>

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2018	2019	Var 19/18	9M2018	9M2019	9M2020	Var %
Far East	52.399	52.111	-0,5%	39.243	39.247	37.600	-4,2%
Europa	21.358	22.016	3,1%	15.818	16.438	15.615	-5,0%
Nord America	15.568	15.742	1,1%	11.753	11.869	10.829	-8,8%
Australasia	2.423	2.356	-2,8%	1.840	1.780	1.674	-6,0%
Medio Oriente/SCI	8.936	8.870	-0,7%	6.706	6.607	6.538	-1,0%
Africa Sub Sahara	2.883	2.960	2,7%	2.228	2.318	2.293	-1,1%
America Latina	7.215	7.187	-0,4%	5.396	5.373	5.562	3,5%
<b>Totale export</b>	<b>110.782</b>	<b>111.242</b>	<b>0,4%</b>	<b>82.984</b>	<b>83.632</b>	<b>80.111</b>	<b>-4,2%</b>

Trade infraregioni	2018	2019	Var 19/18	9M2018	9M2019	9M2020	Var %
Far East	42.403	42.670	0,6%	31.362	31.965	31.346	-1,9%
Europa	7.732	8.223	6,4%	5.730	6.146	6.090	-0,9%
Nord America	319	324	1,6%	238	253	222	-12,3%
Australasia	490	445	-9,2%	368	329	332	0,9%
Medio Oriente/SCI	3.783	3.947	4,3%	2.833	2.982	2.972	-0,3%
Africa Sub Sahara	266	280	5,3%	195	231	237	2,6%
America Latina	1.823	1.842	1,0%	1.346	1.359	1.177	-13,4%
<b>Totale trade</b>	<b>56.816</b>	<b>57.731</b>	<b>1,6%</b>	<b>42.072</b>	<b>43.265</b>	<b>42.376</b>	<b>-2,1%</b>

Import verso	2018	2019	Var 19/18	9M2018	9M2019	9M2020	Var %
Far East	22.883	23.162	1,2%	17.105	17.273	17.264	-0,1%
Europa	25.126	25.560	1,7%	18.947	19.439	17.959	-7,6%
Nord America	28.356	28.172	-0,6%	21.018	21.214	21.182	-0,2%
Australasia	4.128	3.904	-5,4%	3.032	2.891	2.929	1,3%
Medio Oriente/SCI	14.179	14.133	-0,3%	10.674	10.593	9.449	-10,8%
Africa Sub Sahara	7.095	7.270	2,5%	5.285	5.465	5.273	-3,5%
America Latina	9.015	9.041	0,3%	6.923	6.757	6.055	-10,4%
<b>Totale import</b>	<b>110.782</b>	<b>111.242</b>	<b>0,4%</b>	<b>82.984</b>	<b>83.632</b>	<b>80.111</b>	<b>-4,2%</b>

Fonte: DynaLiners su dati Container Trades Statistics (Teu x 1.000)





# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

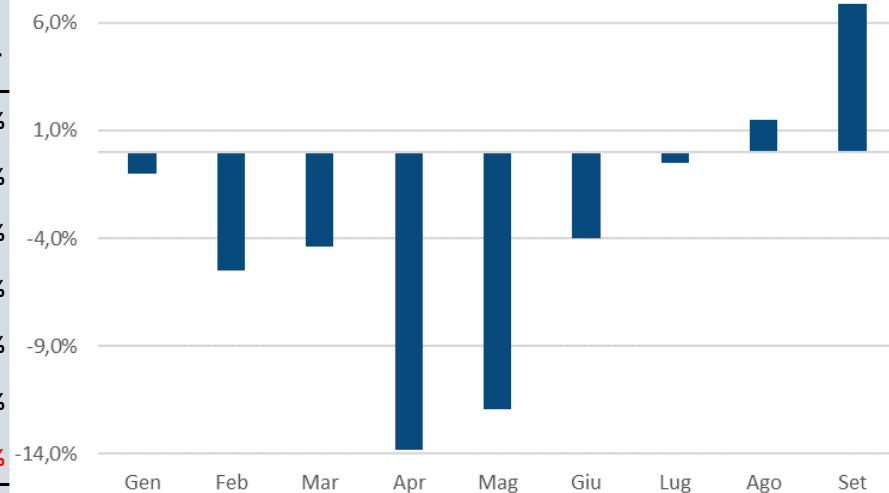
Gen-Set 2020	Regione di esportazione							Import totale
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Far East	-1,9%	-1,0%	-3,5%	-3,4%	10,9%	0,7%	4,3%	-1,3%
Europa	-8,3%	-0,9%	-11,7%	-8,6%	-8,8%	-0,3%	3,1%	-6,0%
Nord Am.	1,7%	-6,1%	-12,5%	-10,3%	-5,9%	-2,0%	2,5%	-0,3%
Austral.	3,9%	-4,5%	-7,0%	0,9%	3,2%	-12,7%	10,4%	1,3%
M.O./ISC	-12,5%	-7,5%	-17,7%	-13,2%	-0,3%	-3,7%	3,1%	-8,5%
Africa Sub Sah.	-3,5%	-5,9%	-8,6%	-11,5%	-0,8%	2,8%	10,7%	-3,3%
America Lat.	-5,7%	-13,0%	-14,4%	-13,9%	-12,8%	-29,3%	-13,4%	-10,9%
<b>Export totale</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-8,8%</b>	<b>-4,9%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-0,7%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-3,5%</b>

Settembre 2020	Regione di esportazione							Import totale
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	M.O./SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	
Far East	3,3%	5,1%	-5,4%	-3,9%	20,9%	4,8%	-1,8%	3,1%
Europa	8,0%	1,4%	-13,5%	-8,5%	11,3%	-7,9%	4,2%	4,1%
Nord Am.	30,5%	1,2%	-10,2%	3,1%	27,6%	-0,9%	15,1%	23,4%
Austral.	12,2%	-0,6%	-20,5%	-1,9%	18,8%	6,1%	12,6%	6,2%
M.O./ISC	11,6%	-2,5%	-18,0%	-23,7%	11,6%	-0,5%	10,3%	4,8%
Africa Sub Sah.	12,3%	-2,6%	2,0%	-28,1%	16,0%	5,7%	-18,5%	6,3%
America Lat.	8,7%	-5,6%	-6,5%	0,8%	26,6%	-34,8%	-21,2%	-2,3%
<b>Export totale</b>	<b>11,4%</b>	<b>1,1%</b>	<b>-8,5%</b>	<b>-5,7%</b>	<b>16,5%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>6,9%</b>

Secondo i primi dati provvisori di *Container Trades Statistics* (CTS), per la prima volta nel corso del 2020, il traffico *Worldwide* di container, rispetto allo stesso mese del 2019, ha evidenziato un aumento. E' accaduto in **agosto**, mese in cui i volumi sono saliti dell'**1,5%**, a **settembre** la tendenza si è consolidata e il volume dei container in Teu è cresciuto, rispetto allo stesso mese del 2019, del **6,9%**. Con significative differenze però tra regione e regione: il Far East ha accresciuto il volume di Teu esportati dell'**11,4%** e il Medio Oriente-Sub Continente Indiano del **16,5%**, contro una flessione del **-8,5%** del Nord America.

Considerando l'intero periodo gennaio-settembre, la flessione sul 2019 è stata del **-3,5%**.



Fonte: DynaLiners su dati Container Trades Statistics





# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

I principali porti container **italiani** hanno registrato, nel periodo *gennaio-settembre*, una flessione dell'**11,1%**, con punte del **-21,1%** a La Spezia e del **-13,1%** a Genova.

In controtendenza il porto di Savona, grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado.

Di seguito la movimentazione nel periodo *gennaio-ottobre* già disponibile per alcuni porti italiani:

Genova:	1.929.589 Teu (-12,5%)
Trieste:	577.646 Teu (variazione non significativa)
Napoli:	537.206 (-6,2%)
Salerno:	316.680 (-8,6%)
Ravenna:	162.277 Teu (-11,8%)
Ancona:	134.602 Teu (-8,9%)
Savona:	110.082 Teu (+139,5%)

Per quanto riguarda gli altri porti del **Mediterraneo**, quelli censiti hanno registrato, nel periodo *gennaio-settembre* una flessione del **-2,9%**.

Il terminal Cosco di Suez Canal C.T. è l'unico tra i grandi terminal a segnare un andamento positivo, con una crescita del **+21,2%**, seguono i porti turchi di Izmir (**+2,6%**) e Mersin (**+1%**).

Porti italiani	2019	2020	Var%
Genova	1.982	1.722	-13,1% gen-set
La Spezia	1.067	842	-21,1% gen-set
Livorno	606	544	-10,2% gen-set
Trieste	517	511	-1,1% gen-set
Napoli	508	474	-6,6% gen-set
Venezia	446	395	-11,4% gen-set
Salerno	309	282	-8,8% gen-set
Ravenna	167	147	-12,0% gen-set
Ancona	131	119	-9,0% gen-set
Savona	40	97	142,5% gen-set
Civitavecchia	87	82	-5,7% gen-set
Bari	65	54	-17,4% gen-set
<b>Totale</b>	<b>5.924</b>	<b>5.269</b>	<b>-11,1%</b>

Fonte: Autorità di Sistema Portuale

Porti Med Sea	gen-set'19	gen-set'20	Var%
Valencia	4.151	3.929	-5,3%
Algeciras	3.847	3.794	-1,4%
Pireo	3.912	3.697	-5,5%
Suez Canal C.T.	2.298	2.785	21,2%
Ambarli	2.329	2.136	-8,3%
Barcellona	2.553	2.066	-19,1%
Mersin	1.363	1.377	1,0%
Izmir	1.266	1.299	2,6%
Damietta	884	867	-1,9%
Capodistria	734	710	-3,3%
<b>Totale</b>	<b>23.337</b>	<b>22.660</b>	<b>-2,9%</b>

Fonte: Port Authority, DynaLiners





# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

I primi dati relativi al periodo *gennaio-ottobre* 2020, di alcuni tra i principali **porti internazionali**, evidenziano una flessione del **-2,3%**, inferiore a quella registrata nei primi due trimestri dell'anno, grazie soprattutto alla ripresa dell'economia cinese e delle sue esportazioni.

I **porti cinesi** hanno infatti movimentato nel complesso circa **131 milioni** di Teu, pressoché lo stesso numero di quelli movimentati nel medesimo periodo del 2019.

In flessione invece i porti del **North Range**, che hanno movimentato 30,7 milioni di Teu, contro i 33 dello scorso anno (**-6,9%**).

Mondo	gen-set'19	gen-set'20	Var%
Shanghai	32.860	31.650	-3,7%
Singapore	27.493	27.235	-0,9%
Ningbo	21.260	21.360	0,5%
Shenzhen	19.320	18.910	-2,1%
Gungzhou	16.840	16.970	0,8%
Quingdao	15.690	16.050	2,3%
Tianjin	13.090	13.770	5,2%
Rotterdam	11.200	10.669	-4,7%
Anversa	8.870	8.850	-0,2%
Xiamen	8.360	8.370	0,1%
Kahosiung	7.791	7.204	-7,5%
Los Angeles	6.984	6.464	-7,4%
Amburgo	7.040	6.300	-10,5%
Long Beach	5.678	5.702	0,4%
Laem Chabang	5.981	5.599	-6,4%
New York	5.620	5.382	-4,2%
Yngkou	4.160	4.150	-0,2%
Colón	3.226	3.275	1,5%
Brema	3.736	3.259	-12,8%
Manzanillo	2.318	2.119	-8,6%
Durban	2.076	1.926	-7,2%
Seattle/Tacoma	2.353	1.901	-19,2%
Le Havre	2.142	1.649	-23,0%
Taichung	1.327	1.333	0,5%
Taipei	1.211	1.175	-3,0%
Keelung	1.064	1.133	6,5%
Bangkok	1.085	1.056	-2,7%
<b>Totale</b>	<b>238.775</b>	<b>233.461</b>	<b>-2,2%</b>

Fonte: Autorità di Sistema Portuale

Fonte: Port Authority, DynaLiners



Tra le varie modalità di trasporto, **quella aerea** sta risentendo 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 **-61,2%** nel 2020, con una ripresa intorno al **40%** nel prossimo anno.

Tralasciando l'analisi del mercato passeggeri, quello del cargo si stima possa subire una contrazione, in termini di CTK (cargo&mail t-Km) del **-11,5%**.

A differenza del settore passeggeri, per il quale ci si attende un recupero molto lento dei volumi raggiunti nel 2019, quello del cargo dovrebbe registrare una forte crescita nel 2021 (**+13,1%**) tale da permettere il recupero dei volumi precedenti (254 Mrd.t-km).

Il report IATA osserva inoltre:

- ✓ la pandemia ha «decimato» la connettività aerea;
- ✓ il cargo aereo ha supportato le *supply chain* globali e dovrebbe recuperare completamente entro il prossimo anno;
- ✓ per il traffico pax il recupero comporterà invece molti anni;
- ✓ per le compagnie aeree si prevedono perdite, nel 2020, intorno ai 118 Mrd.US\$

Industria del trasporto aereo	2019	2020	2021
Stima fatturato settore aereo (Mrd.US\$)	876	340	476
<i>Var % su anno precedente</i>	3,6%	<b>-61,2%</b>	40,2%
<i>% settore aereo su Pli Mondo</i>	1,0%	0,4%	0,5%
tariffa media (US\$/pax)	317	284	276
<i>Rispetto a quella del 1998</i>	<b>-61,0%</b>	<b>-65,0%</b>	<b>-66,0%</b>
<i>Var % su anno precedente</i>	-	<b>-10,4%</b>	<b>-2,8%</b>
Tariffa cargo (US\$/Kg)	1,82	2,31	2,35
<i>Var % su quella del 1998</i>	<b>-64,0%</b>	<b>-54,0%</b>	<b>-53,0%</b>
<i>Var % su anno precedente</i>	-	26,9%	1,7%
Pax partiti (milioni)	4.543	1.795	2.808
<i>Var % su anno precedente</i>	3,8%	<b>-60,5%</b>	56,5%
RPK (miliardi)	8.680	2.921	4.393
<i>Var % su anno precedente</i>	4,2%	<b>-66,3%</b>	50,4%
CTK (miliardi)	254	225	254
<i>Var % su anno precedente</i>	<b>-3,2%</b>	<b>-11,5%</b>	13,1%
Var % Pil Mondo	2,5%	<b>-4,2%</b>	4,9%
Var % commercio internazionale	0,9%	<b>-9,2%</b>	7,2%

*RPK= Revenue passenger Km (pax-km)*

*CTK= Cargo&mail t-Km*

*2020 e 2021 stime*

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



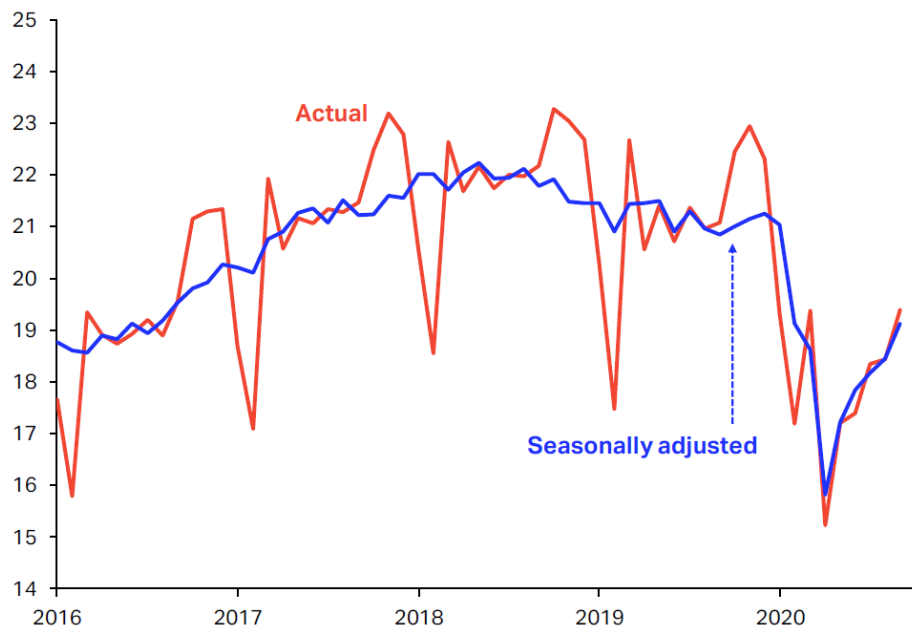
# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Il cargo aereo, nel mese di **settembre** è cresciuto del **+3,7%** rispetto ad agosto, mentre rispetto a settembre 2019 ha evidenziato una flessione del **-8%**. Considerando l'intero periodo *gennaio-settembre* la flessione sul 2019 è stata del **-13,2%**.

Le prime indicazioni sull'andamento del cargo nel 4° trimestre del 2020 sono **abbastanza positive**, grazie alla forte domanda di trasporto proveniente dai settori dell'e-commerce e dai beni di consumo elettronici.

La scarsità di offerta di capacità di carico, dovuta alla diminuzione dei voli pax, è attualmente il principale ostacolo per una più veloce ripresa del cargo.

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



Fonte: IATA Air Cargo Analysis

	Quota Mondo	Settembre (CTK)	YoY (CTK)
<b>MERCATO TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-13,2%</b>
Africa	1,8%	8,2%	-2,1%
Asia Pacific	34,6%	-15,9%	-17,2%
Europa	23,6%	-15,4%	-19,7%
America Latina	2,8%	-22,5%	-23,1%
Medio Oriente	13,0%	-2,6%	-13,1%
Nord America	24,3%	8,6%	-1,0%
<b>INTERNAZIONALE</b>	<b>86,8%</b>	<b>-9,9%</b>	<b>-14,5%</b>
Africa	1,8%	9,7%	-1,2%
Asia Pacific	30,4%	-14,6%	-14,9%
Europa	23,3%	-15,7%	-19,9%
America Latina	2,3%	-22,2%	-21,5%
Medio Oriente	13,0%	-2,5%	-13,1%
Nord America	16,0%	1,5%	-7,3%

CTK: Cargo Ton Km

YoY: anno su anno



# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

In Italia il trasporto aereo, nei primi 10 mesi del 2020, è calato del **-26,4%**, con punte del **-60,6%** a Roma FCO e del **-53,7%** a Bergamo Orio al Serio. A Milano MXP il traffico è sceso del **12,0%**.

AEROPORTO	Gen-Ott 2019			Gen-Ott 2020			Var % 2020/2019		
	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
Milano MXP	446.018	10.992	457.010	397.456	4.514	401.970	-10,9%	-58,9%	-12,0%
Roma FCO	154.942	6.494	161.437	59.270	4.393	63.662	-61,7%	-32,4%	-60,6%
Bergamo	98.605	0	98.605	45.650	0	45.650	-53,7%	-	-53,7%
Venezia	53.793	56	53.849	34.080	26	34.106	-36,6%	-53,0%	-36,7%
Bologna	40.931	22	40.953	32.565	0	32.566	-20,4%	-	-20,5%
Brescia	6.576	16.806	23.382	6.525	23.994	30.519	-0,8%	42,8%	30,5%
Roma CIA	15.108	23	15.131	15.720	60	15.780	4,0%	166,2%	4,3%
Pisa	10.599	47	10.646	10.390	31	10.421	-2,0%	-33,8%	-2,1%
Napoli	8.669	1.081	9.750	6.506	1.152	7.658	-25,0%	6,6%	-21,5%
Taranto Grott.	6.477	0	6.477	4.589	0	4.589	-29,1%	-	-29,1%
Ancona	5.809	0	5.809	4.329	0	4.329	-25,5%	-	-25,5%
Catania	1.792	3.053	4.845	1.008	3.043	4.051	-43,7%	-0,3%	-16,4%
Cagliari	1.023	2.362	3.385	755	3.184	3.939	-26,2%	34,8%	16,4%
Bari	229	1.587	1.816	677	1.468	2.145	195,6%	-7,5%	18,1%
Palermo	318	462	780	496	1.431	1.927	56,0%	209,7%	147,1%
Lamezia Terme	49	941	990	24	1.444	1.468	-50,5%	53,4%	48,3%
Torino	2.678	0	2.678	1.072	-	1.072	-60,0%	-	-60,0%
Milano LIN	6.029	950	6.979	606	411	1.017	-89,9%	-56,7%	-85,4%
Genova	2.250	2	2.251	849	2	851	-62,3%	33,3%	-62,2%
Altri aeroporti	1.750	3	1.752	1.006	26	1.032	-42,5%	877,8%	-41,1%
<b>TOTALI</b>	<b>863.647</b>	<b>44.879</b>	<b>908.526</b>	<b>623.573</b>	<b>45.178</b>	<b>668.751</b>	<b>-27,8%</b>	<b>0,7%</b>	<b>-26,4%</b>

Fonte: Assaeroporti





# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nel mese di ottobre il traffico del cargo aereo ha evidenziato un aumento del **12,8%** rispetto al mese di settembre, confermando la fase di recupero dei volumi di traffico in evidenza a livello internazionale.

Tra i grandi aeroporti, significativo il recupero di Milano MXP (**+19,3%**) e Bologna (**+37,7%**), mentre continua il momento difficile di Bergamo (**-14,1%**).

AEROPORTO	Settembre 2020			Ottobre 2020			Var % Ott/Sett		
	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale	Merci	Posta	Totale
Milano MXP	42.662	404	43.066	50.816	567	51.383	19,1%	40,3%	19,3%
Roma FCO	6.086	477	6.564	6.373	415	6.788	4,7%	-	3,4%
Brescia	1.215	2.884	4.099	1.226	3.053	4.279	0,9%	-	4,4%
Bologna	2.686	-	2.686	3.698	-	3.698	37,7%	-	37,7%
Venezia	3.782	-	3.782	3.519	-	3.519	-6,9%	-	-6,9%
Bergamo	3.370	-	3.370	2.896	-	2.896	-14,1%	-	-14,1%
Roma CIA	1.895	1	1.897	1.864	4	1.868	-1,6%	157,1%	-1,5%
Pisa	1.091	5	1.096	1.139	6	1.145	4,4%	-	4,4%
Napoli	758	128	886	794	133	927	4,8%	3,5%	4,6%
Ancona	542	-	542	518	-	518	-4,4%	-	-4,4%
Cagliari	88	386	474	101	333	434	14,8%	-13,7%	-8,4%
Taranto-Grott.	403	-	403	408	-	408	1,2%	-	1,2%
Catania	125	322	447	120	283	402	-4,1%	-	-9,9%
Palermo	47	213	260	49	214	263	4,3%	0,5%	1,2%
Lamezia Terme	2	189	191	2	183	185	-29,2%	-3,1%	-3,4%
Bari	64	152	216	15	162	177	-76,6%	6,6%	-18,1%
Milano LIN	82	9	91	93	32	125	13,4%	255,6%	37,4%
Altri aeroporti	174	1	174	198	-	198	14,0%	-	13,7%
<b>TOTALE</b>	<b>65.072</b>	<b>5.171</b>	<b>70.243</b>	<b>73.829</b>	<b>5.383</b>	<b>79.213</b>	<b>13,5%</b>	<b>4,1%</b>	<b>12,8%</b>

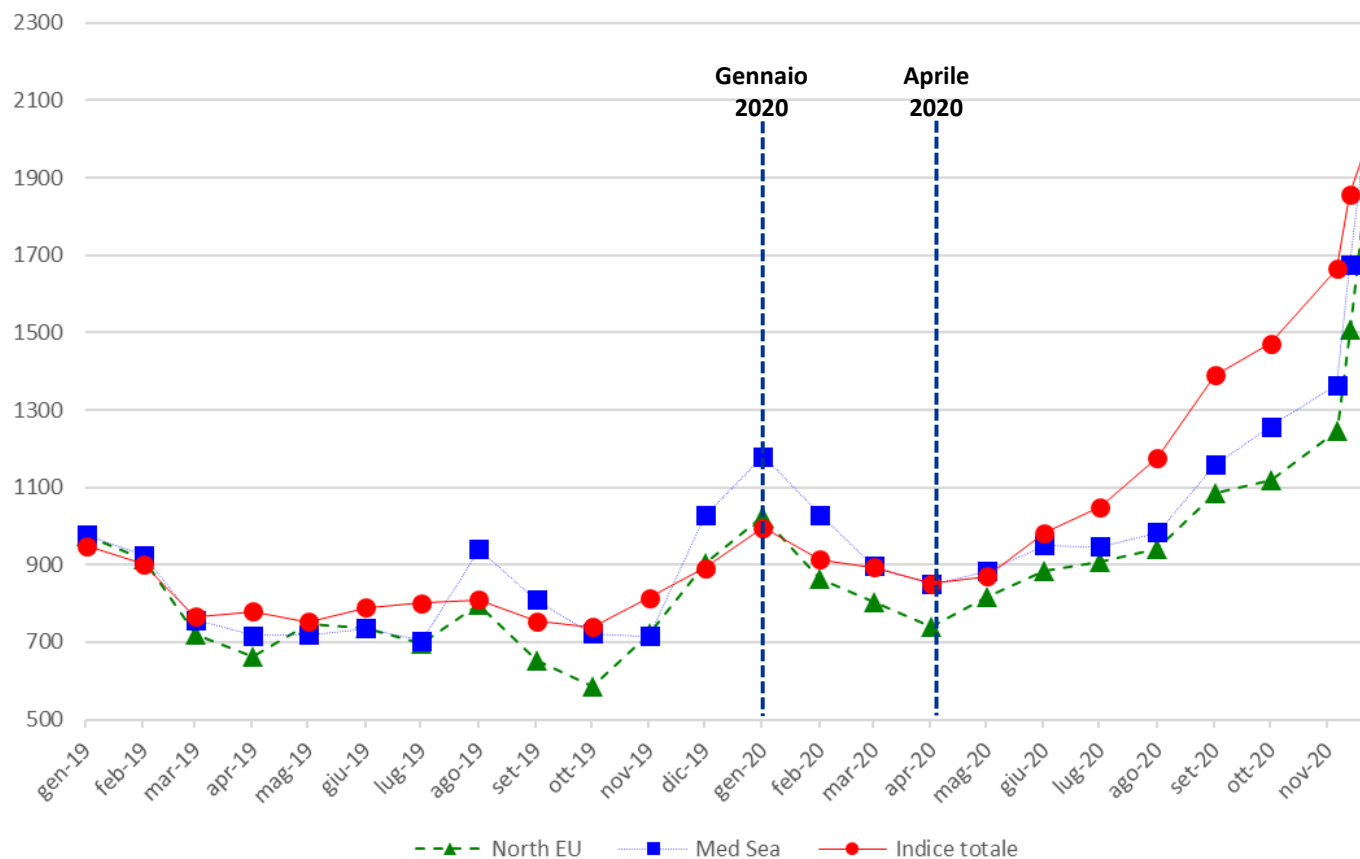
Fonte: Assaeroporti





# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, nel periodo gennaio 2019 – 27 novembre 2020, dei noli (US\$/Teu) dalla Cina verso i porti del North Range e il Mediterraneo, oltre al valore medio complessivo. Il dato più eclatante che emerge dall'osservazione dei dati è il fortissimo aumento dei noli a partire da aprile. Una vera e propria «*bolla dei noli*» alimentata certo dall'aumento della domanda di trasporto, ma soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione attraverso accorte politiche di *blank sailing*.



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

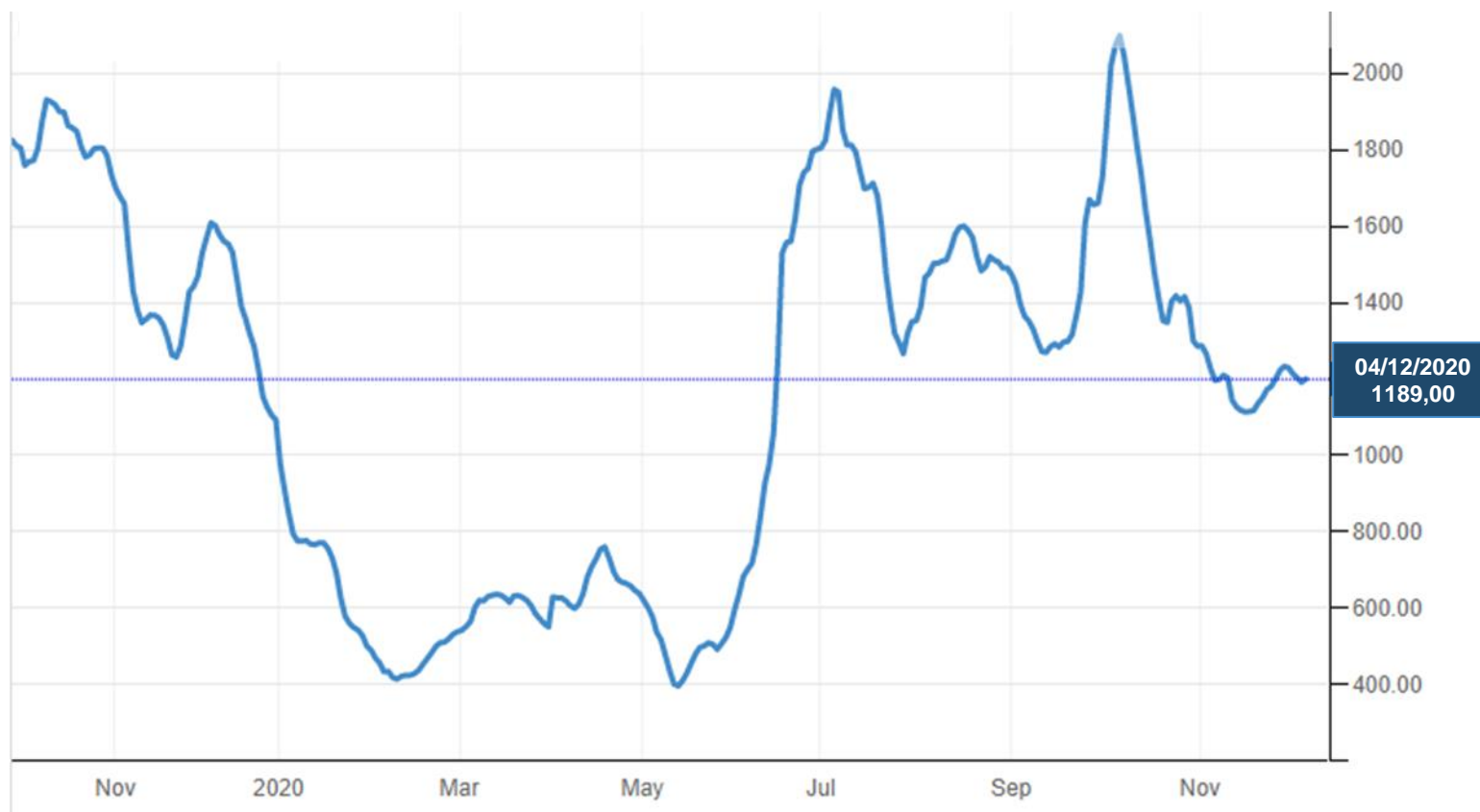




## Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nel grafico seguente è indicato l'andamento, da fine 2019 al dicembre 2020, 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 circa 2000 punti a luglio. A partire da settembre, probabilmente in concomitanza con la nuova ondata della pandemia, l'indice ha ripreso a scendere.



Fonte: Trading Economics

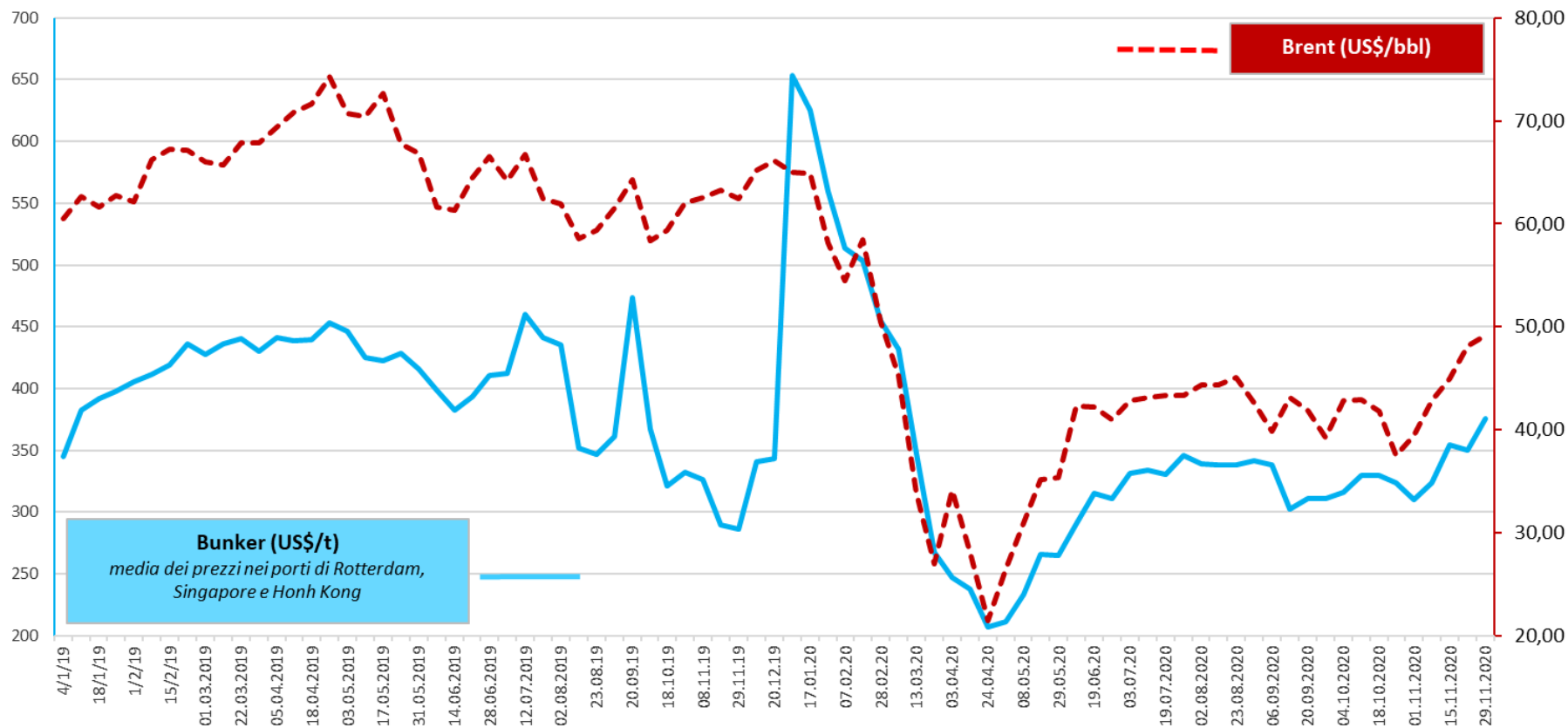




# Le conseguenze nel settore trasporti-logistica

Nei primi mesi del 2020, a seguito della «guerra dei prezzi» tra Russia e Arabia Saudita, il prezzo del petrolio (Brent) era crollato ai suoi minimi storici (intorno ai 20 US\$/bbl). Dopo le intese tra i due paesi produttori, con la mediazione degli Stati Uniti, il prezzo è tornato a salire, portandosi a fine novembre a valori prossimi ai 50 US\$/bbl. La domanda rimane comunque debole a causa della situazione economica generale.

Il bunker (media dei prezzi nei porti di Rotterdam, Singapore ed Hong Kong) ha seguito la medesima evoluzione, toccando i suoi minimi ad aprile 2020 (207 US\$/t), per poi oscillare tra i 300/350 US\$/t.



Fonte: Investing.com, Dynaliners

