

# Fedespedi Economic Outlook. 23

*Quadrimestrale di informazione economica*

*Milano, ottobre 2024*

**1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona**

2. La situazione in Italia

3. L'export e l'import dell'Italia

4. Il traffico aereo cargo

5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

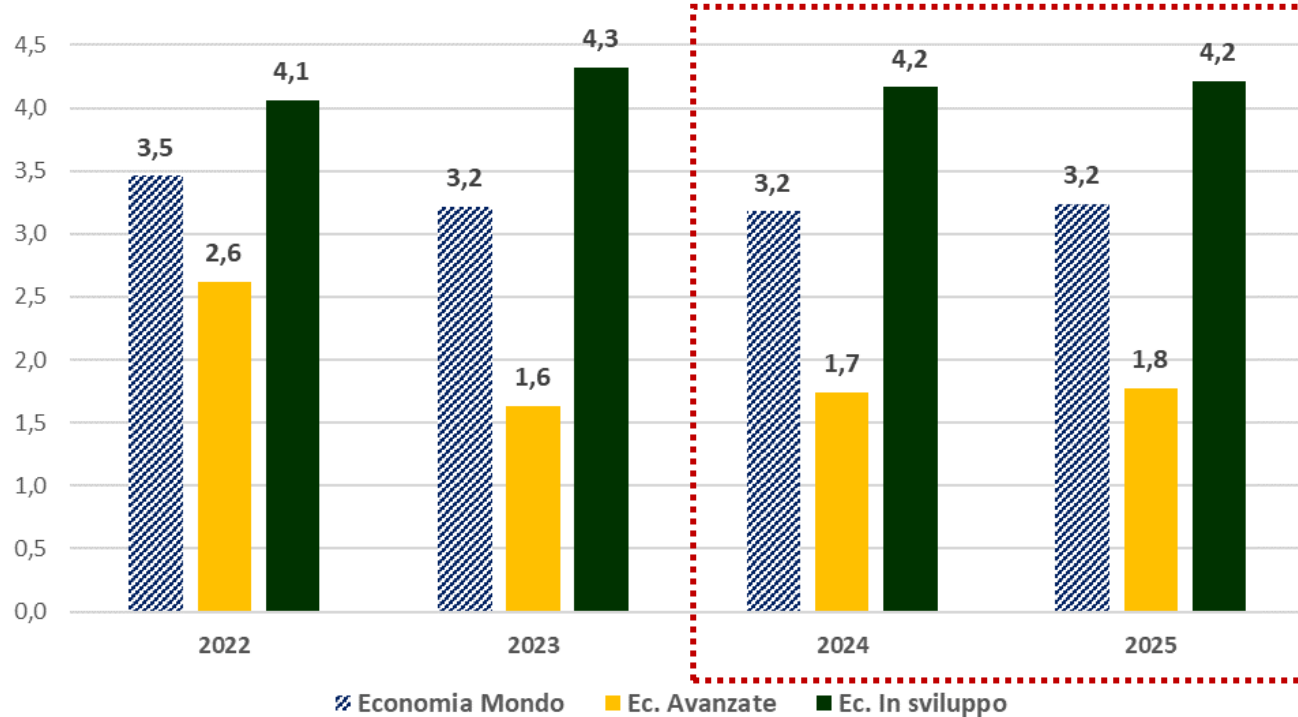
6. Tendenze dello shipping internazionale

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Nonostante i tanti fattori di crisi, che caratterizzano l'attuale fase internazionale, l'andamento dell'economia Mondo nel **2023 è stato meno negativo del previsto**, registrando una crescita stimata nel **+3,2%**. Peggiori invece le performance dal lato del commercio internazionale, con una flessione delle esportazioni di merci dello **0,5%**.

Per quanto riguarda il **2024**, il FMI stima, al momento attuale, un aumento del Pil Mondo a prezzi costanti del **+3,2%**, con una ripresa però degli scambi internazionali, che dovrebbero aumentare del **+2,8%**. A livello di singolo paese, ottime le performance di **India (+6,8%)** e **Cina (+4,6%)**, buone quelle degli **Stati Uniti (+2,7%)**.

**Pil Mondo a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



Fonte: FMI

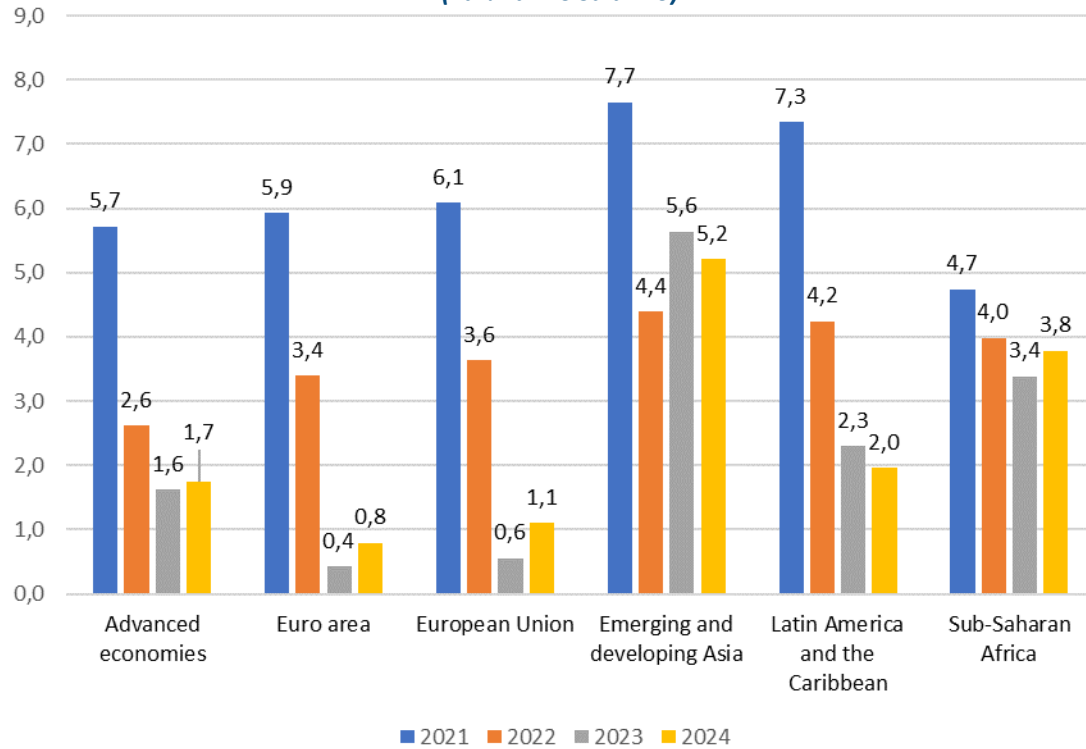
**Pil a prezzi costanti in alcuni paesi**  
(var% anno su anno)

	2022	2023	2024	2025
<b>Mondo</b>	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>
Unione Europea	3,6	0,6	1,1	1,8
Euro area	3,4	0,4	0,8	1,5
<i>Francia</i>	<i>2,5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,7</i>	<i>1,4</i>
<i>Germania</i>	<i>1,8</i>	<i>-0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>1,3</i>
<i>Italia</i>	<i>4,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>
<i>Spagna</i>	<i>5,8</i>	<i>2,5</i>	<i>1,9</i>	<i>2,1</i>
Arabia Saudita	7,5	-0,8	2,6	6,0
Brasile	3,0	2,9	2,2	2,1
Cina	3,0	5,2	4,6	4,1
EAU	7,9	3,4	3,5	4,2
Giappone	1,0	1,9	0,9	1,0
India	7,0	7,8	6,8	6,5
Messico	3,9	3,2	2,4	1,4
Regno Unito	4,3	0,1	0,5	1,5
Russia	-1,2	3,6	3,2	1,8
Stati Uniti	1,9	2,5	2,7	1,9
Vietnam	8,1	5,0	5,8	6,5

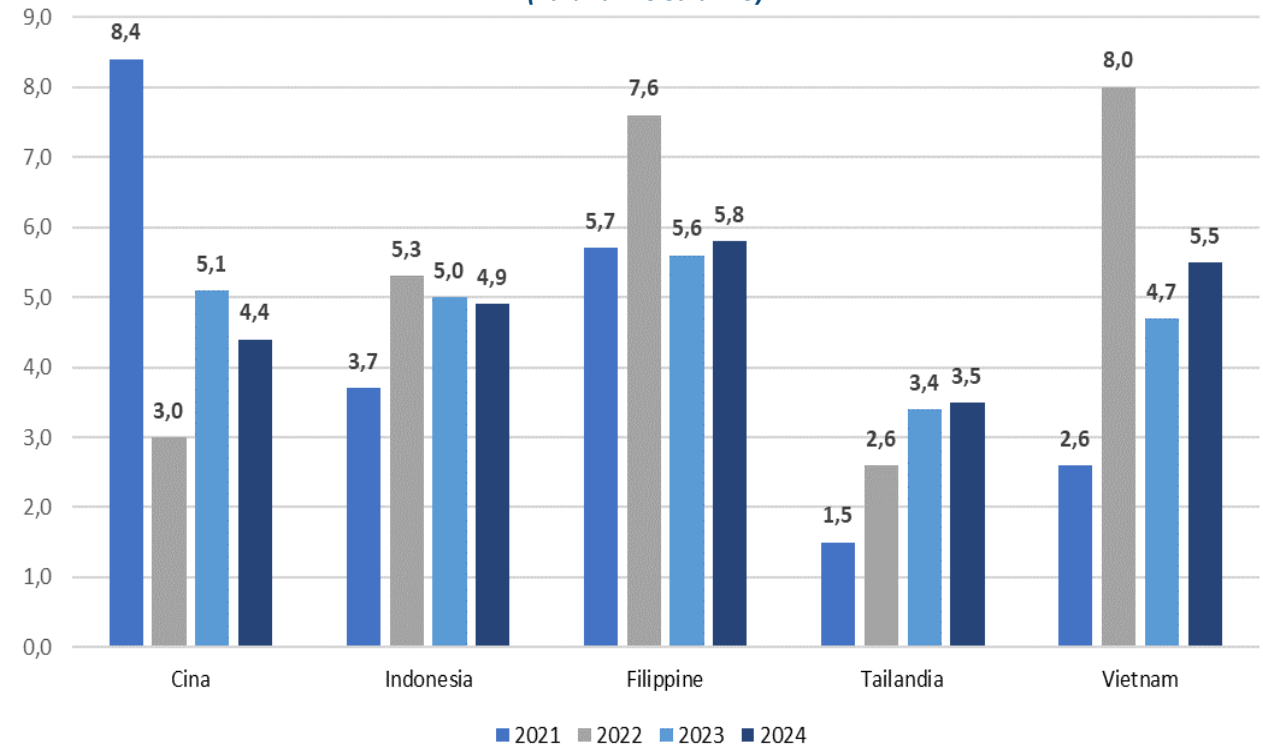
# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

A livello globale, tra le aree geografiche **più dinamiche** quelle del **Far East**, con un tasso di crescita del Pil reale che dovrebbe mantenersi superiore al 5% anche nel 2024, e dell'**Africa Sub-sahariana** (2023= +3,4%, 2024= +3,8%). **Più debole** la crescita dell'UE27 (**stima 2024= +1,1%**) e al suo interno quella dell'Area euro (**+0,8%**).

**Pil a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



**East Asia & Pacific: Pil a prezzi costanti**  
(var% anno su anno)



Fonte: FMI

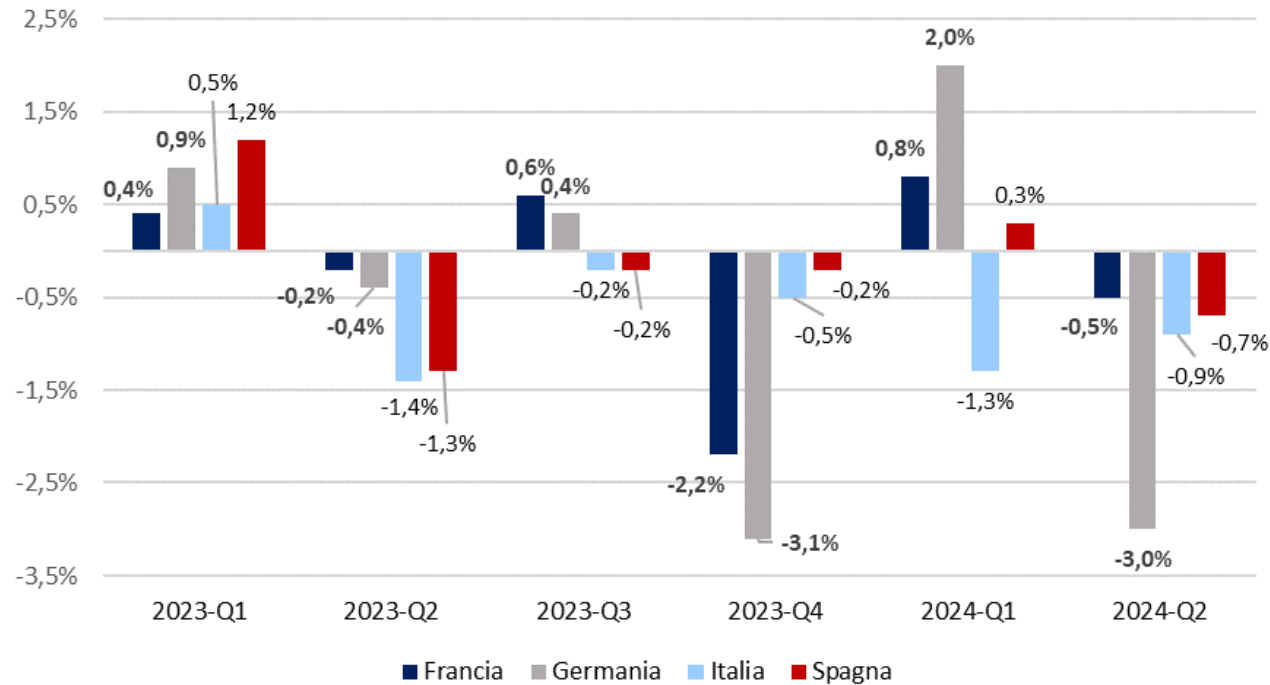
# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

La debolezza dell'UE27 in questa fase è ben illustrata dall'andamento della produzione industriale, la cui crescita nel 2023 e nei primi due trimestri del 2024 è stata nel complesso modesta.

Ciò vale in particolare per la Germania, la cui produzione industriale mostra un andamento fortemente negativo a partire dai primi mesi del 2023, con conseguenze negative anche sugli altri paesi, come l'Italia, strettamente connessi alle filiere produttive tedesche.

## FR/DE/IT/ES: andamento della produzione industriale

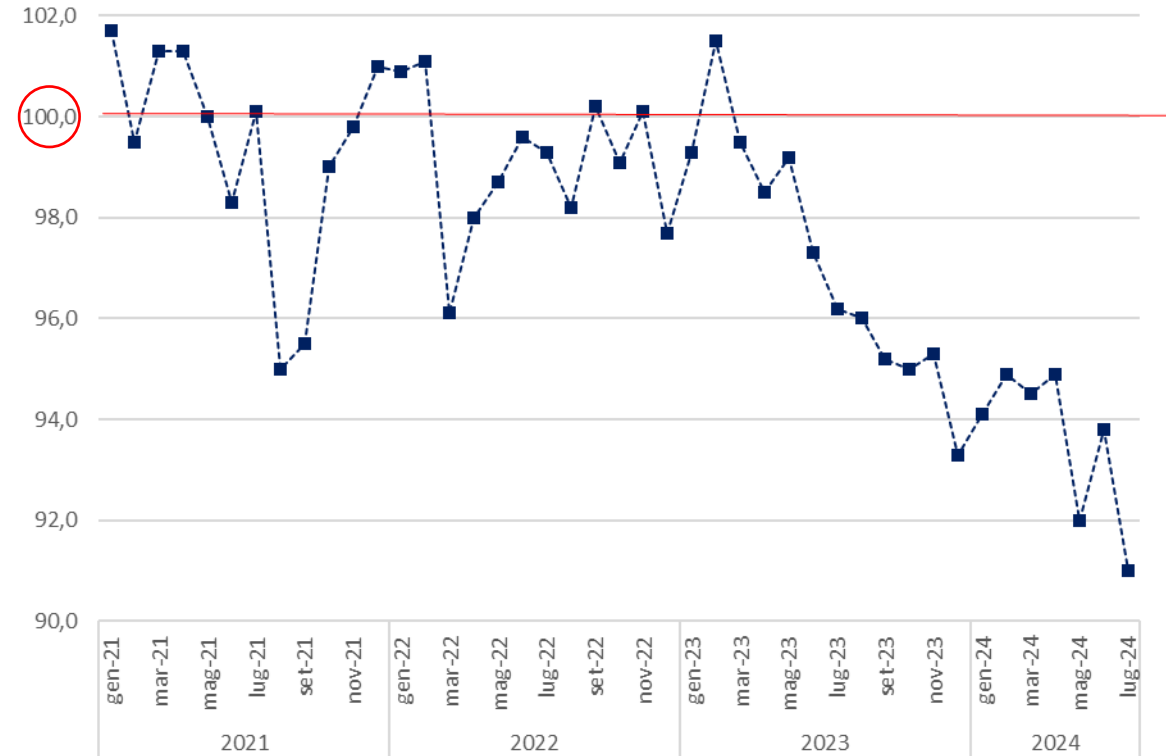
(var % sul trimestre precedente)



Fonte: Eurostat

## Germania: andamento mensile della produzione industriale

(2021=100)



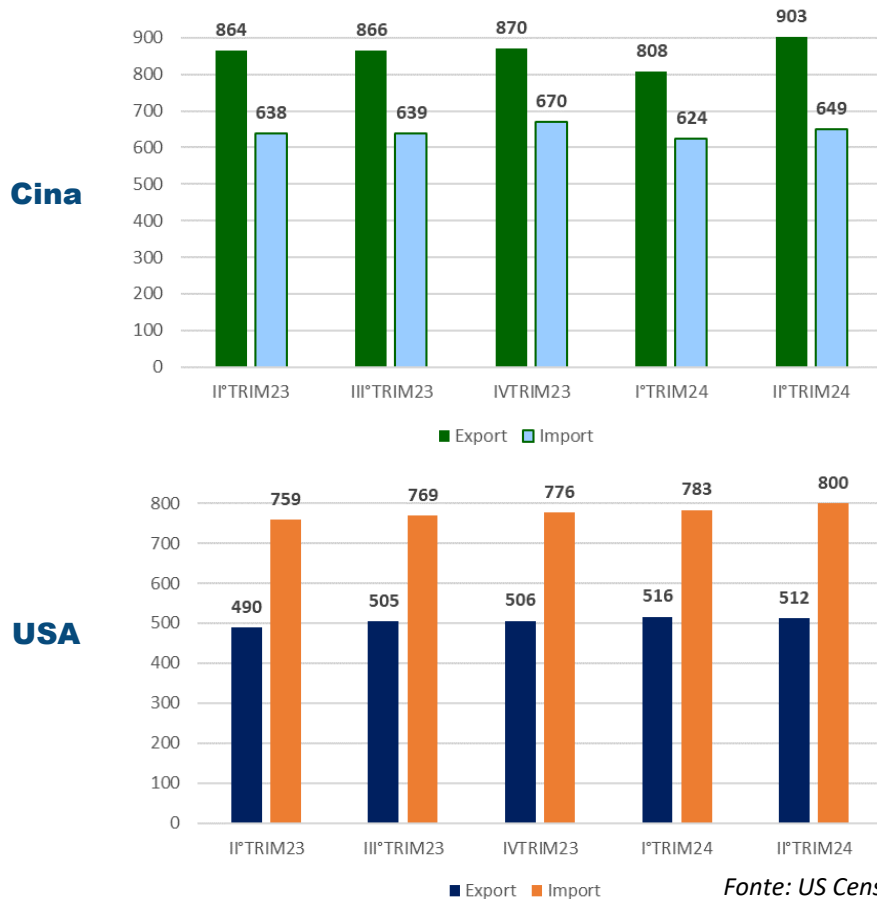
Fonte: DESTATIS – Statistische Bundesamt

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

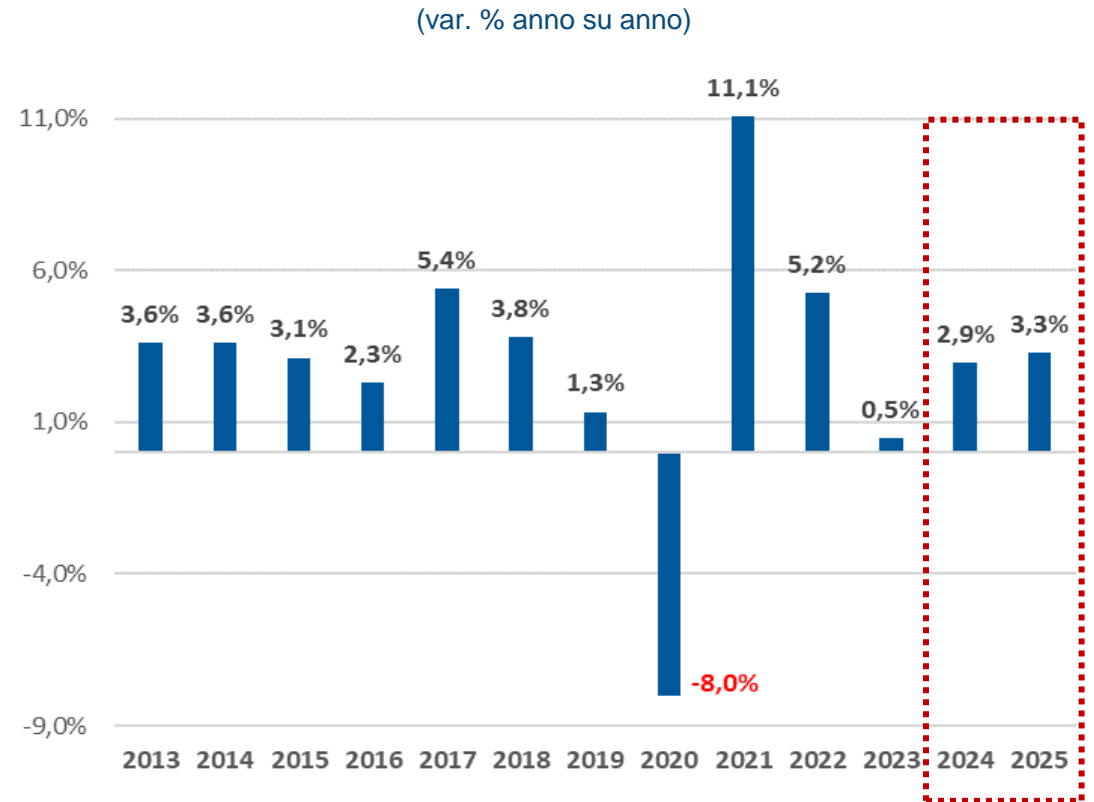
La crescita del commercio estero in valore nel **2023** è imputabile soprattutto ai paesi del Medio Oriente e dell'Asia centrale, favoriti in questo dai prezzi delle materie prime energetiche, almeno nella prima parte dell'anno.

Nel **primo e secondo trimestre del 2024** il commercio internazionale è stato «tirato» dai Paesi in via di sviluppo (Fonte: UNCTAD), soprattutto dagli scambi Sud-Sud. **Ottimi** i risultati per la **Cina** (gennaio-maggio 2024, export= +6,1%, import= +6,4%), l'**India** (gennaio-aprile 2024, export= +4,0%, import= +3,9%) e gli **Stati Uniti** (gennaio-maggio 2024, export= +3,4%, import= +3,5%).

**Andamento del commercio Cina e USA**



**Variazione % annua dell'export Mondo, 2010-2024**

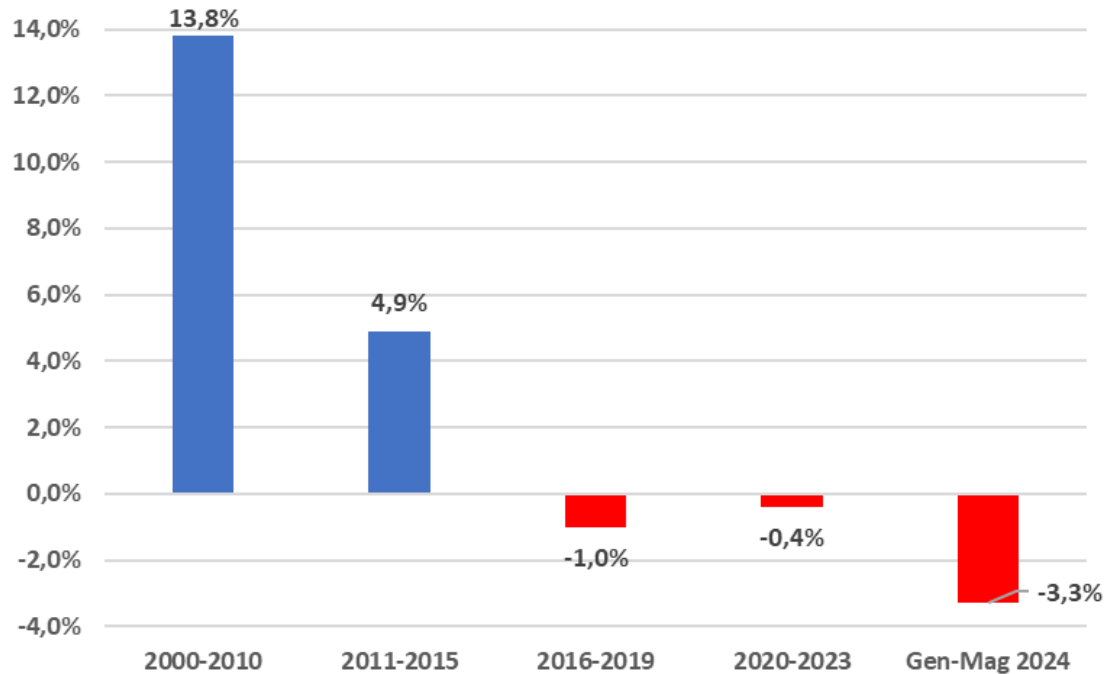


# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Continua la flessione degli scambi tra Stati Uniti e Cina, in particolare sono diminuite le importazioni statunitensi, che nel corso del 2023 hanno fatto segnare un **-22,2%**, facendo scendere la Cina al secondo posto, dopo il Messico, tra i paesi fornitori. Il trend è continuato nei primi 5 mesi del 2024, che hanno visto un'ulteriore diminuzione dell'export e dell'import statunitense, rispettivamente del **-4,8%** e del **-3,3%**.

Diversa la situazione per quanto riguarda l'Unione Europea, per la quale la Cina rimane, dopo gli Stati Uniti, il partner principale, rappresentando mediamente il 20% circa delle importazioni e il 9% delle esportazioni totali.

**USA: CAGR delle importazioni dalla Cina per periodo indicato**

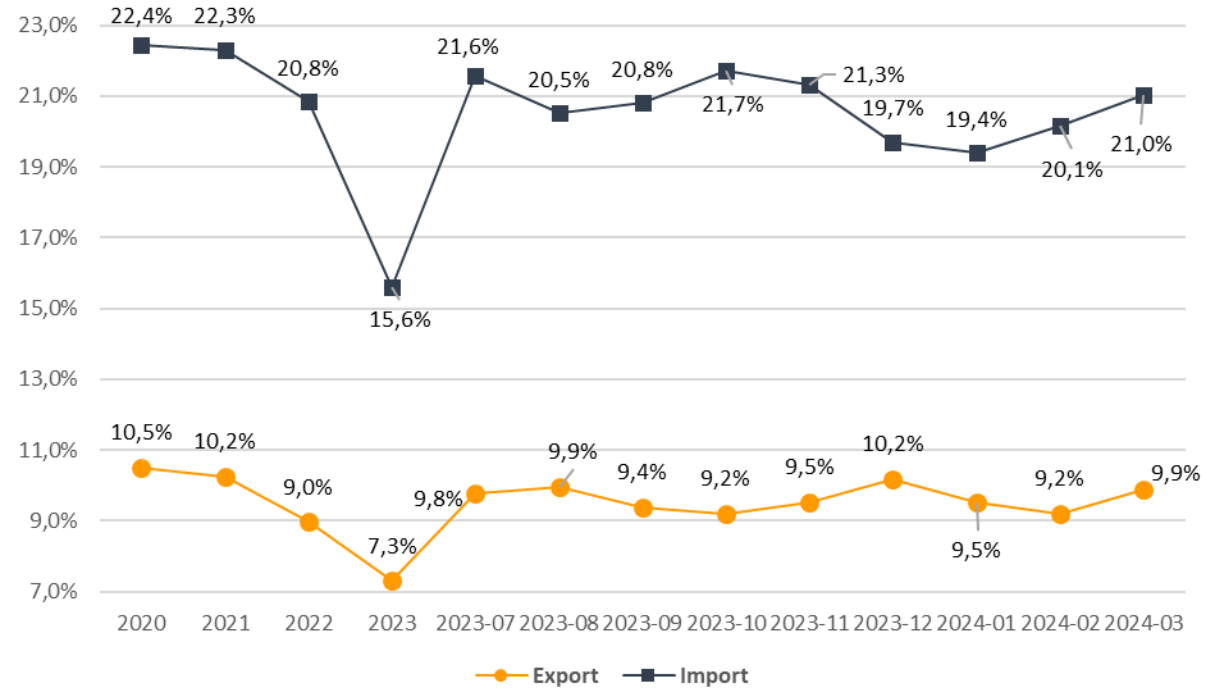


CAGR: Compound Average Growth Rate (incremento % medio annuo)

Fonte: U.S. Census Bureau

**UE-27: peso % della Cina sull'export/import totale**

(2020-marzo 2024)



Fonte: Eurostat

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Per i motivi già citati nel precedente Fedespedit Outlook, debolezza del ciclo economico ed elevate temperature, il prezzo del gas naturale alla Borsa di Amsterdam (EU Dutch TTF), dopo i picchi raggiunti nel 2022 (oltre 300 EUR/MWh), è sceso collocandosi tra i 45-30 EUR/MWh, con una punta di 54 EUR/MWh a fine ottobre 2023.

Anche il prezzo del Brent (petrolio del Mare del Nord) nel 2023 non ha subito drastiche variazioni, mantenendosi tra gli 85 e i 75 USD/Bbl, con un massimo di 93 USD/Bbl a metà settembre 2023. Subito dopo gli attacchi degli Houti alle navi dirette a Suez, il prezzo del Brent è salito rapidamente da 73 a oltre 90 USD/Bbl, per poi scendere negli ultimi mesi sotto gli 80 USD/Bbl. Nelle ultime settimane, con l'acuirsi delle tensioni in Medio Oriente il prezzo del Brent tende a risalire.

## Prezzo gas naturale alla borsa di Amsterdam - EU Dutch TTF (EUR/MWh)

(09 ottobre 2023- 06 ottobre 2024)



## Prezzo del Brent (USD/Bbl)

(10 ottobre 2023- 06 ottobre 2024)



Fonte: Trading Economics

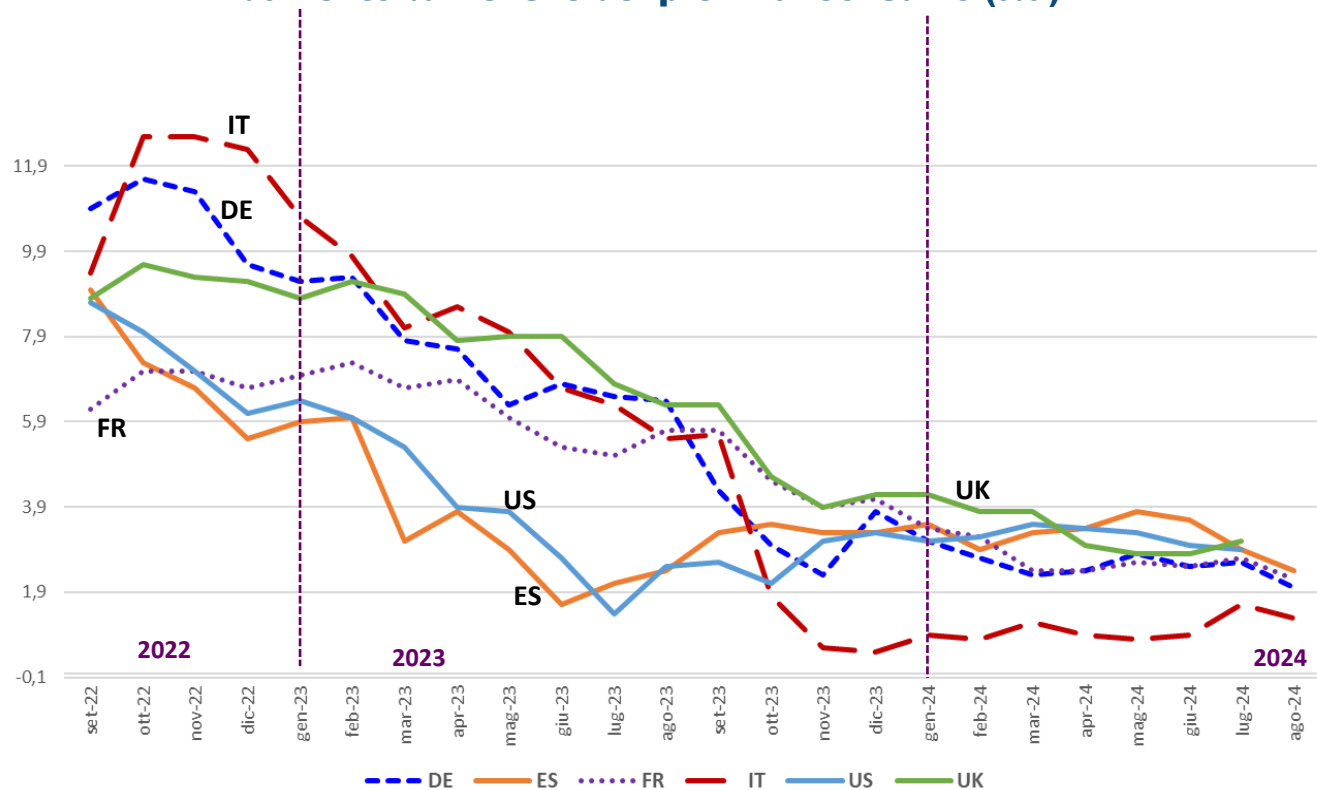


# 1. Il contesto internazionale

Nel corso del 2024 è continuata la progressiva diminuzione del tasso d'inflazione, come conseguenza della decisa stretta monetaria decisa dalle banche centrali e del calo dei consumi delle famiglie. L'inflazione media nell'area EU27 è stata a luglio 2024 del **2,8%**.

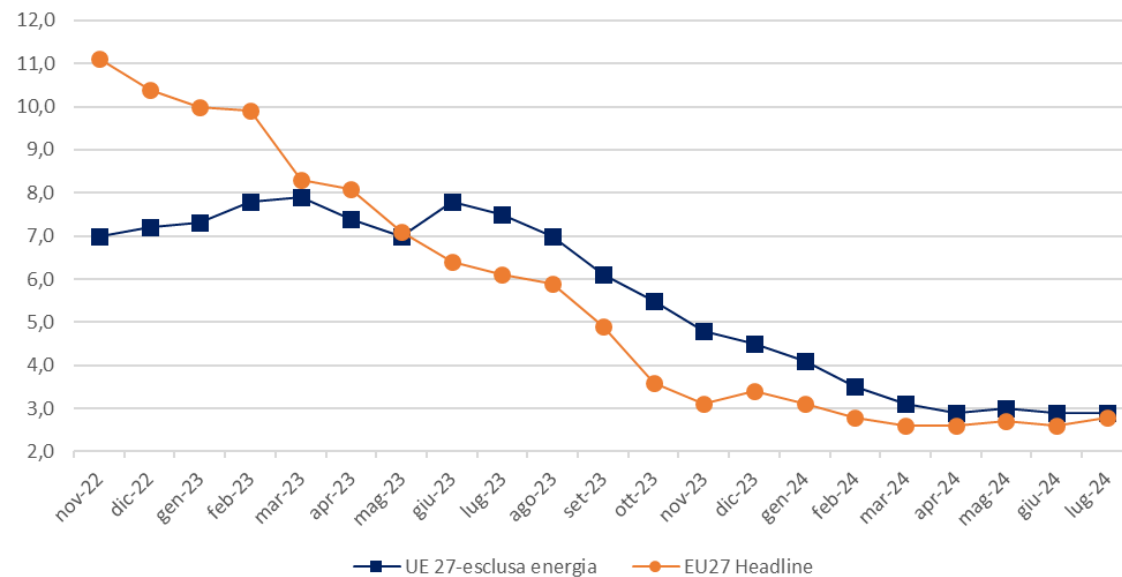
Negli ultimi mesi i tassi d'inflazione **headline** (tutti i beni di consumo) e **core** (tutti beni di consumo esclusa l'energia) si sono progressivamente avvicinati a dimostrazione del minore peso della variazione dei prezzi dei beni energetici sull'indice globale (**headline**).

**Andamento % mensile dei prezzi al consumo (a/a)**



Fonte: Eurostat, Federal Reserve Bank of Cleveland (US), Office for National Statistics (UK)

**EU27: andamento indice HICP core e headline**



HICP= Harmonised Index of Consumer Prices  
 Inflazione Headline= tutti i beni di consumo  
 Inflazione Core= tutti i beni di consumo esclusa energia

Fonte: Eurostat

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Una certa debolezza del ciclo economico globale, le tensioni geopolitiche, la debolezza del mercato interno cinese, il forte calo delle vendite di auto elettriche in Europa (a maggio -11%), i cambiamenti climatici (un inverno piuttosto caldo) sono tutti fattori che hanno contribuito al calo della domanda di molte materie prime, sia energetiche, sia legate all'automotive elettrico (es. litio, cobalto, ecc.).

## Variation % dei prezzi sui mercati internazionali

(anno/anno, 06 ottobre 2024, ore 13:46)

<b>Energia</b>	<b>Var % 1 anno</b>	<b>Industria</b>	<b>Var % 1 anno</b>	<b>Agricoltura</b>	<b>Var % 1 anno</b>
Greggio (USD/Bbl)	-10,0%	Oro (USD/t.oz)	42,9%	Soia (USD/Bu)	-18,6%
Brent (USD/Bbl)	-7,9%	Rame (USD/Lbs)	24,4%	Grano (USD/Bu)	2,9%
Gas naturale (USD/MMBtu)	-22,1%	Acciaio (CNY/ton)	-5,7%	Caffè (USD/Lbs)	71,9%
Gas naturale (TTF, EUR/kWh)	-9,5%	Minerali di ferro (USD/ton)	-7,3%	Zucchero (USD/Lbs)	-15,2%
UK Gas (Gbp/thm)	-8,5%	Litio (CNY/ton)	-54,7%	Cotone (USD/Lbs)	-25,0%
Uranio (USD/Lbs)	19,6%	Platino (USD/t.oz)	10,9%	Tea (USD/Kg)	39,4%
Carbone (USD/ton)	6,9%	Titanio (USD/Kg)	-7,4%	Riso (USD/cwt)	-4,6%
		Cobalto (USD/t)	-27,3%	Olio di girasole (USD/t)	46,2%
		Piombo (USD/t)	0,3%	Olio di palma (MYR/t)	20,5%
		Alluminio (USD/t)	18,7%	Mais (USD/Bu)	-13,4%
		Zinco (USD/t)	26,6%		
		Nickel (USD/t)	-2,3%		
		Molibdeno (USD/Kg)	-9,9%		
		Palladio (USD/t.oz)	-11,1%		
		Rodio (USD/t.oz)	15,2%		

Legenda:

Bbl (barile= 158,987 l)

MMBtu (milioni di British thermal unit, 1 Btu= 1,055 kJ)

t.oz (troy oncia= 31,1034768 gr)

Bu (bushel= 25,40 kg)

Thm (therm= 105,5056 MJ= 29,307 kWh)

Lbs (libbra= 0,453592 kg)

Cwt (US) (hundredweight= 100 Lbs= 45,3592 kg)

USD (Dollaro statunitense)

GBP (Sterlina britannica)

CNY (Renminbi cinese)

MYR (Ringgit malese)

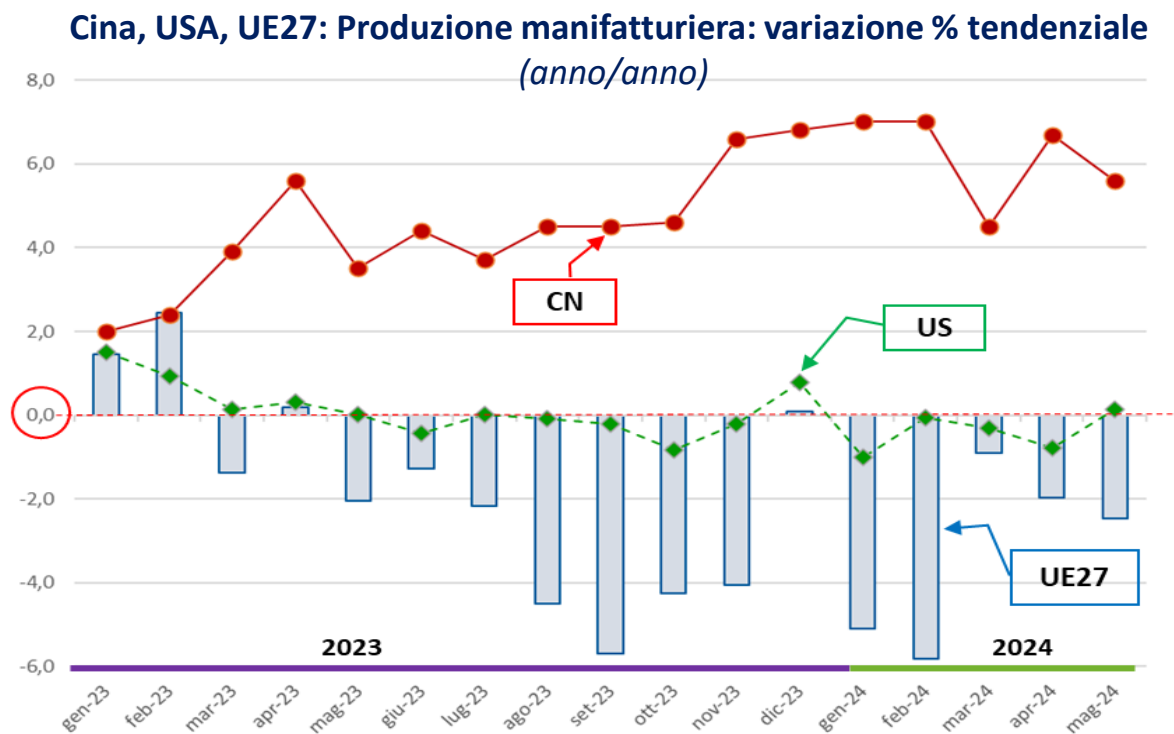
Fonte: Trading Economics

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

Il Pil dell'UE27 nel 2° trimestre del 2024 ha registrato un modesto aumento dello **0,1%** rispetto al trimestre precedente e dello **0,8%** rispetto allo stesso periodo del 2023.

Per quanto riguarda le principali componenti del Pil **umentano** leggermente i consumi delle famiglie: +0,2%, mentre **diminuiscono** gli investimenti in capitale fisso: -1,5%

Uno dei fattori che pesa sul Pil dell'UE27 è l'andamento dei settori industriali. Soprattutto, *automotive* e meccanica hanno evidenziato negli ultimi mesi trend fortemente negativi, in particolare, come visto in precedenza, in un paese trainante come la Germania, dove la riconversione verso l'elettrico e l'azzeramento dei legami commerciali con la Russia stanno mettendo a dura prova il modello di sviluppo fino ad ora perseguito.



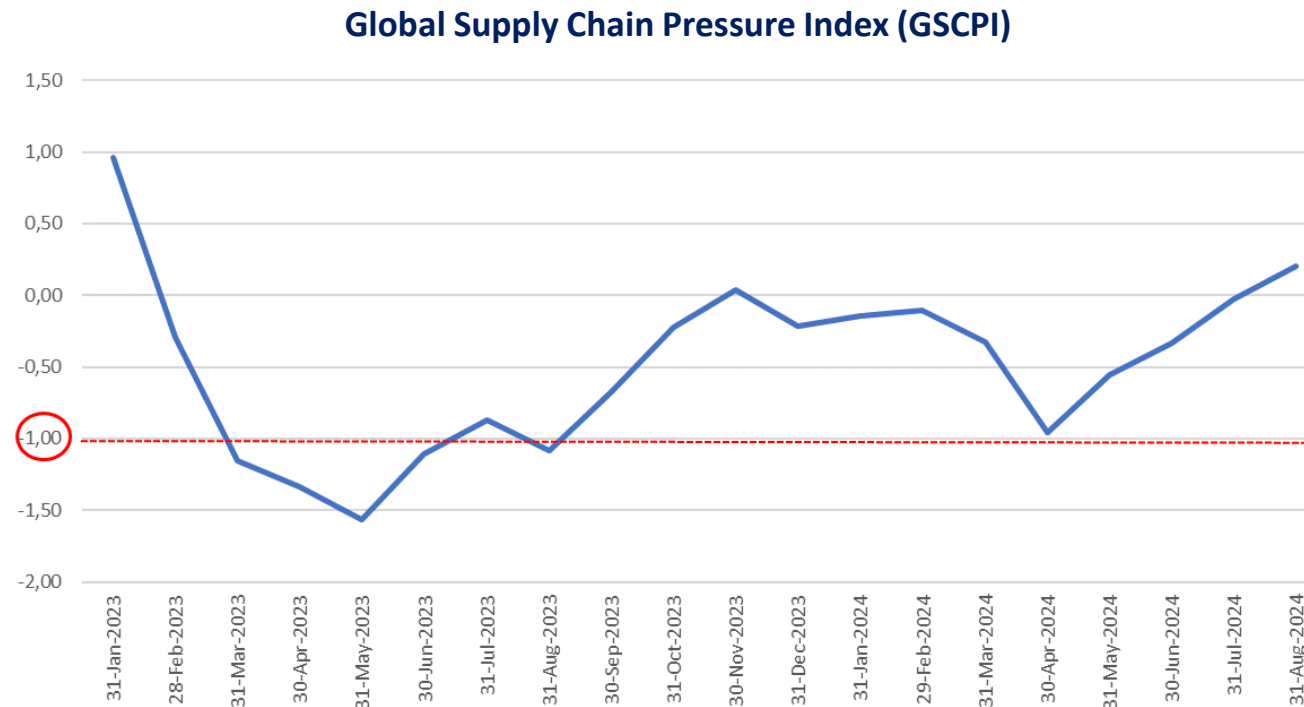
Fonte: Eurostat, Federal Reserve Board (US), National Bureau of Statistics of China, uffici statistici nazionali.

Paesi	VARIAZIONE % DEL PIL (anno su anno) EURO-ZONA e UE27 (sullo stesso periodo anno precedente)				Sul Trim precedente
	3° T 23	4° T 23	1° T 24	2° T 24	2° T 24
Austria	-1,7	-1,3	-1,3	-0,6	-0,2
Belgio	1,3	1,3	1,3	1,1	0,1
Cipro	2,4	2,2	3,3	3,7	0,5
Croazia	1,8	4,4	3,9	3,0	0,4
Estonia	-2,9	-2,4	-1,5	-1,3	0,8
Finlandia	-1,8	-1,4	-1,3	-1,3	-0,4
Francia	0,9	1,3	1,5	1,0	0,1
Germania	-0,3	-0,2	-0,1	0,0	0,1
Grecia	2,1	1,3	2,1	2,3	-0,2
Irlanda	-8,3	-9,9	-4,1	-4,1	1,1
Italia	0,6	0,7	0,6	0,9	0,4
Lettonia	0,2	-0,2	0,8	-0,1	0,0
Lituania	0,1	0,1	3,0	1,3	1,1
Lussemburgo	-1,9	-0,6	-0,2	0,3	0,3
Malta	8,7	7,0	6,5	4,2	n.d.
Paesi Bassi	-0,9	-0,6	-0,7	0,6	0,2
Portogallo	1,9	2,1	1,5	1,5	0,2
Slovacchia	1,8	2,1	2,6	2,1	0,0
Slovenia	1,9	2,4	1,7	0,8	0,0
Spagna	1,9	2,2	2,6	2,9	0,4
<b>Euro-zona 20</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>
Bulgaria	1,8	1,7	1,9	2,1	0,5
Danimarca	2,2	4,9	1,9	2,5	0,2
Polonia	0,2	1,9	1,8	4,0	-0,2
Rep. Ceca	-0,4	0,0	0,4	0,6	0,5
Romania	3,5	1,1	2,2	0,8	-0,5
Svezia	-0,5	-0,1	0,5	0,6	-0,2
Ungheria	-0,2	0,5	1,6	1,3	-0,1
<b>UE 27</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,1</b>
Gran Bretagna	0,6	-1,2	0,2	0,9	0,6
Brasile	2,0	2,1	2,5	3,3	1,4
Cina	4,9	5,2	5,3	4,7	0,7
Giappone	1,4	1,1	-0,1	2,9	0,7
Stati Uniti	5,2	3,4	1,6	3,0	0,7

# 1. I dati macroeconomici – Mondo, UE27/Euro zona

La **Federal Reserve of New York** pubblica con cadenza mensile il **Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)**, un indice sintetico composto da una serie di indici normalmente utilizzati per misurare fenomeni diversi presenti nel settore dei trasporti e della logistica (es. Baltic Dry Index, Harpex index, Airfreight Cost Indexes del U.S. Bureau of Labor Statistics, ecc.) e relativi alle principali aree geografiche tra loro interconnesse, quali Cina, Giappone, Corea del Sud, Taiwan, Gran Bretagna e area euro.

L'indice composito dà una misura dei potenziali fattori d'interruzione (*potential disruptions affecting global supply chains*) e di conseguenza la pressione esercitata sull'andamento generale dell'economia (es. ritardi nei tempi di consegna possono determinare aumenti dei prezzi). Valori sopra lo zero indicano una maggiore pressione e di conseguenza un maggior potenziale inflazionistico legato ai costi di trasporto, l'inverso per valori al di sotto dello zero.



*N.B.: la curva indica la distanza dal valore medio standardizzato (valore uguale a zero).*

*Fonte: Federal Reserve Bank of New York, Global Supply Chain Pressure Index*

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

**2. La situazione in Italia**

3. L'export e l'import dell'Italia

4. Il traffico aereo cargo

5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale



## 2. La situazione in Italia

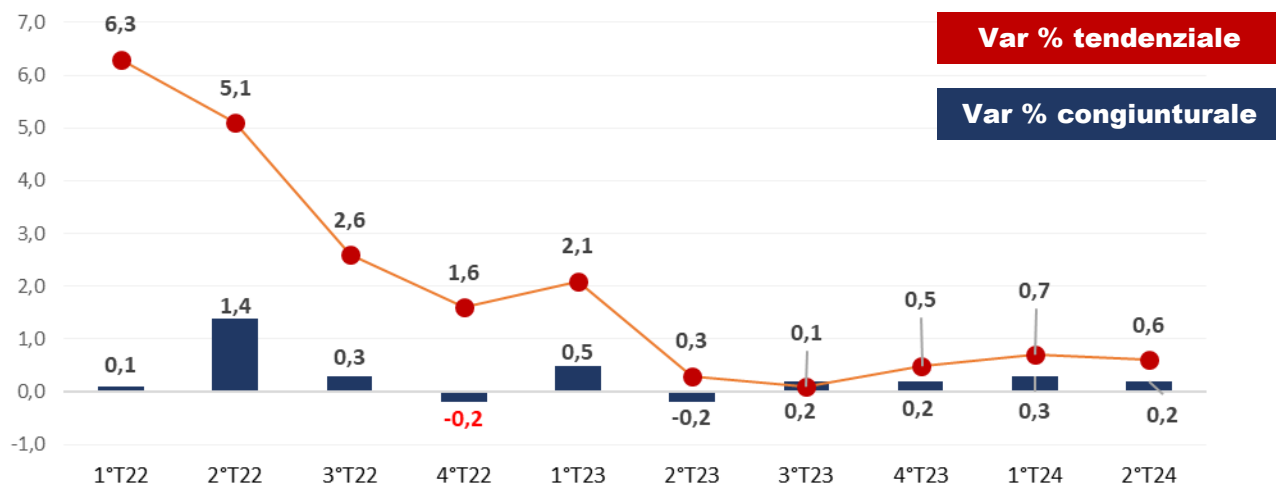
Come noto, l'Istat **ha visto al ribasso** l'andamento del Pil per il 2024. Rispetto alla nota del 23 settembre 2024, mentre è rimasta invariata la stima della variazione nel **2° TRIM 2024** rispetto al trimestre precedente (+0,2%), quella tendenziale è scesa dallo 0,9% allo **0,6%** rispetto allo stesso periodo del 2023. La variazione acquisita per il 2024 è pari ad un modesto **+0,4%**.

L'economia nazionale non poteva non risentire del contesto globale, con un rallentamento dell'economia che ormai procede da vari trimestri e riguarda sia la produzione industriale, sia i consumi delle famiglie (-0,4%).

In **leggera flessione la dinamica** degli investimenti fissi lordi, aumentati del **2,1%**, contro una media del 4,9% dei quattro trimestri del 2023.

Va sottolineato come l'indice di fiducia dei consumatori, calcolato dall'Istat, nel mese di giugno sia in crescita, passando da 96,4 a 98,3. In leggera flessione invece quello delle imprese (da 95,1 a 94,5), che probabilmente risentono maggiormente del clima d'incertezza del contesto internazionale.

### Italia: variazioni % del Pil



Fonte: Istat

### Italia: conto economico delle risorse e degli impieghi

AGGREGATI	VALORI	Congiunturali	Tendenziali
		Il trim. 2024 I trim. 2024	Il trim. 2024 Il trim. 2023
Prodotto interno lordo	481.705	+0,2	+0,6
Importazioni di beni e servizi fob	132.336	+0,2	-5,7
Consumi finali nazionali	362.063	+0,5	-0,1
- Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	270.651	+0,3	-0,4
- Spesa delle AP	91.496	+1,0	+0,9
Investimenti fissi lordi	109.273	-0,1	+2,1
- Abitazioni	32.414	-2,0	+0,7
- Fabbricati non residenziali e altre opere	25.040	+0,7	+11,5
- Impianti, macchinari e armamenti	35.361	+0,9	-2,5
- mezzi di trasporto	6.757	+1,4	+6,5
- Risorse biologiche coltivate	148	0,0	+0,7
- Prodotti di proprietà intellettuale	16.081	+0,6	+1,5
Variazione delle scorte e oggetti di valore**	-	-	-
Esportazioni di beni e servizi fob	151.076	-1,2	+0,3

Fonte: Istat



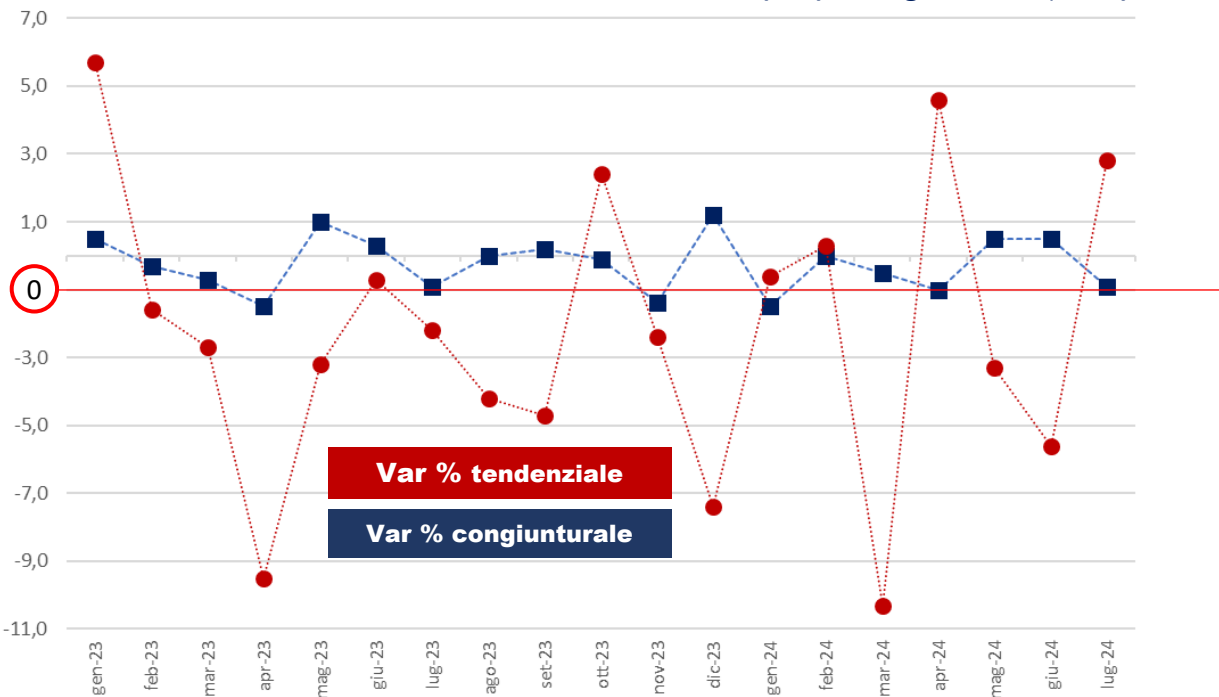
## 2. La situazione in Italia

Il 2023 è stato un anno, come noto, caratterizzato dalla **debolezza delle attività industriali**, scese del **2,0%** rispetto al 2022. Un trend negativo che si è confermato nei **primi sette mesi del 2024**, durante i quali la produzione industriale ha evidenziato una **flessione** del **-3,2%** rispetto allo stesso periodo del 2023, come risultato di una riduzione del **-3,6%** dell'attività estrattiva e del **-3,2%** di quelle manifatturiere. Come già evidenziato, pesa sull'andamento della produzione industriale non solo la debolezza della domanda estera, ma soprattutto di quella interna.

Gli unici settori che mostrano variazioni positive sono stati quelli dell'*industria alimentare* (+1,7%), della *fabbricazione di coke e di prodotti petroliferi raffinati* (+3,3%) e di quelli *chimici* (+0,4%). In forte flessione invece le aree del *tessile, abbigliamento, pelli e accessori* (-10,8%) e dei *mezzi di trasporto* (-8,1%).

### Produzione industriale: luglio 2024

Produzione industriale: variazione % tendenziale (a/a) e congiunturale (m/m)



Fonte: Istat

SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA		Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
		lug 24 giu 24	mag24-lug24 feb24-apr24	lug 24 lug 23	gen-lug 24 gen-lug 23
<b>B</b>	<b>Attività estrattiva</b>	-4,0	-2,6	-5,9	-3,6
<b>C</b>	<b>Attività manifatturiere</b>	-1,2	-0,7	-3,9	-3,2
CA	Industrie alimentari, bevande e tabacco	-1,4	+0,6	+2,5	+1,7
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori	-6,3	-3,5	-18,3	-10,8
CC	Industria del legno, della carta e stampa	-4,0	-1,1	-5,1	-2,2
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati	+2,5	-12,2	-3,5	+0,7
CE	Fabbricazioni di prodotti chimici	+0,1	-0,2	+3,9	+0,4
CF	Produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	-1,9	-2,5	-1,9	-1,9
CG	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-3,2	-0,1	-2,9	-2,8
CH	Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)	-1,7	-0,8	-3,5	-3,2
CI	Fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	+0,6	+0,8	+1,2	-2,8
CJ	Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	-1,1	+1,7	-1,6	-0,5
CK	Fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a.	-1,3	-1,8	-4,3	-3,8
CL	Fabbricazione di mezzi di trasporto	-3,0	-2,7	-11,4	-8,1
CM	Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature	+1,2	-0,6	+0,5	-1,9
<b>D</b>	<b>Fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria</b>	<b>+2,3</b>	<b>+3,3</b>	<b>+1,9</b>	<b>-1,2</b>
<b>Totale</b>		<b>-0,9</b>	<b>-0,4</b>	<b>-3,3</b>	<b>-3,2</b>

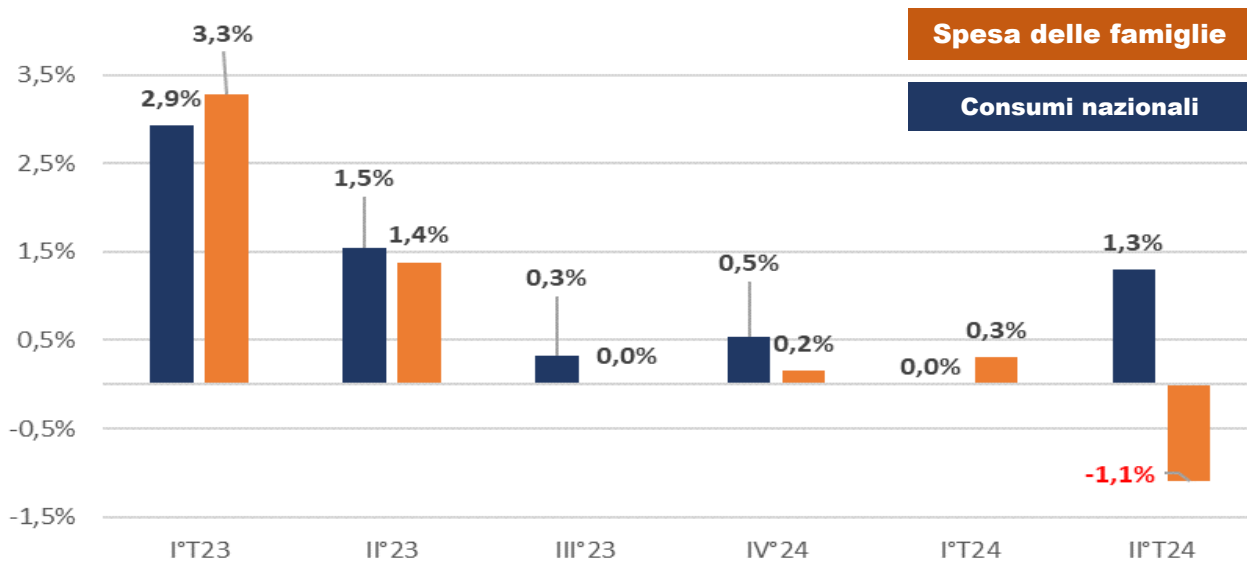


## 2. La situazione in Italia

Le politiche monetarie restrittive della BCE, il rallentamento del trend di crescita dei prezzi dei prodotti petroliferi sui mercati internazionali e il calo dei consumi hanno portato, nel 2023, al rapido rientro dell'inflazione entro i valori obiettivo della Banca Centrale (2%). Nel **corso del 2024** l'inflazione si è stabilizzata su valori di poco superiori all'1%.

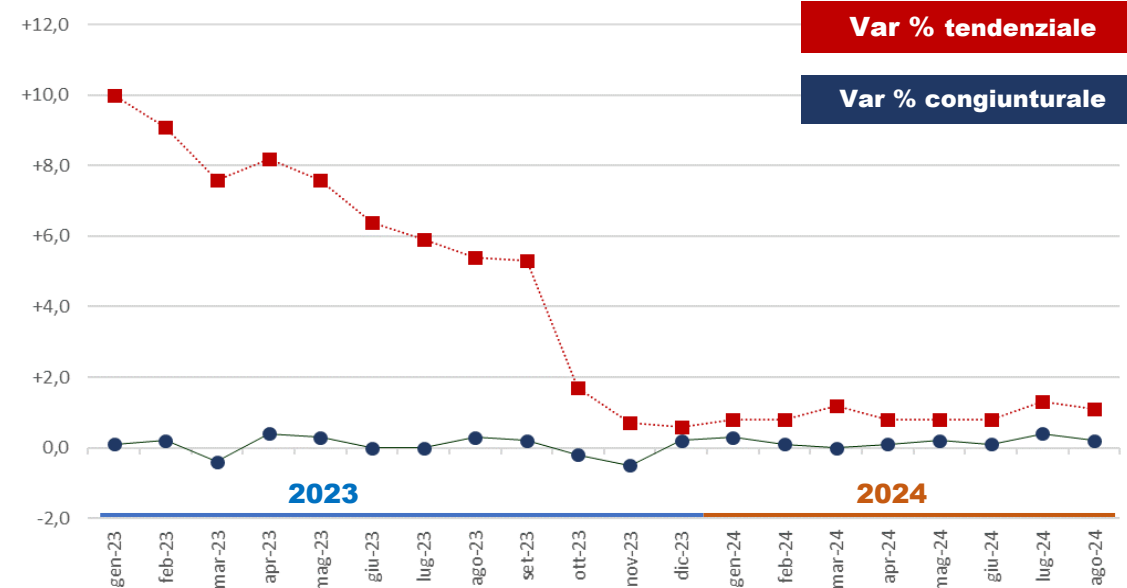
I **prezzi alla produzione dell'industria**, a luglio 2024, sono aumentati dell'**1,3%** sul mese precedente e diminuiti dell'**1,1%** su base annua. La flessione è da imputare soprattutto al calo dei prezzi dei prodotti energetici (derivati del petrolio e gas).

**Variation % dei consumi nazionali e della spesa delle famiglie residenti**  
(a/a)



Fonte: Istat

**Variation % prezzi al consumo**  
(Intera collettività-NIC).







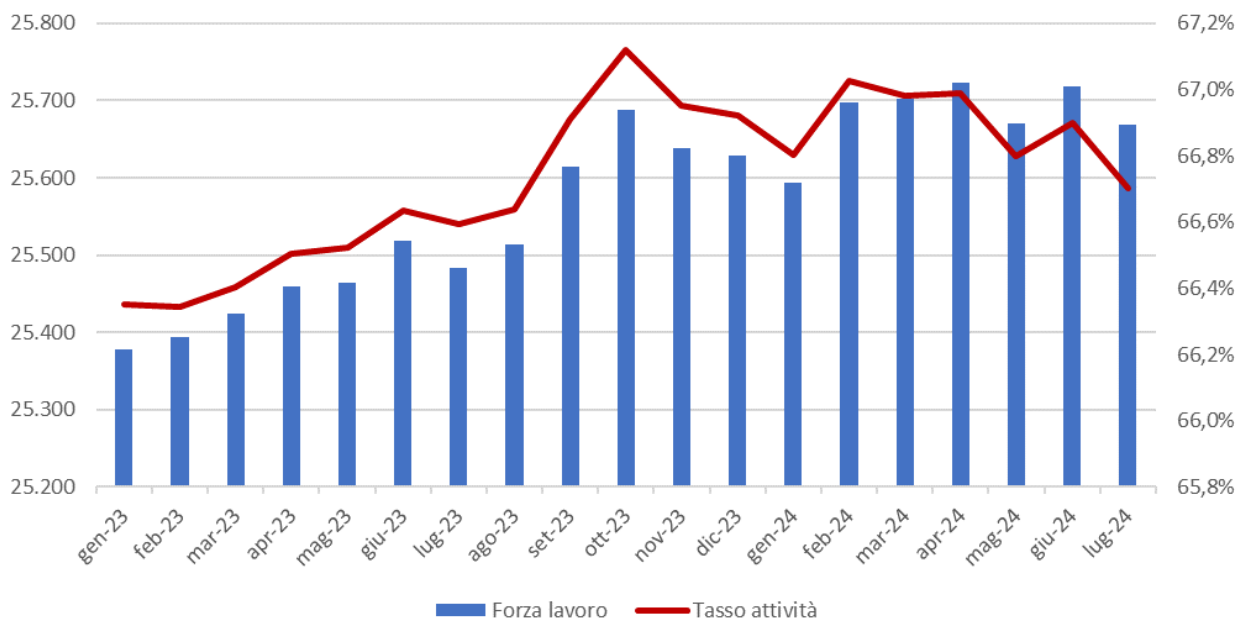
## 2. La situazione in Italia

Nel periodo gennaio 2023 – luglio 2024 la forza lavoro è **leggermente aumentata** (circa 290mila unità), portando il **tasso di attività** (forza lavoro su popolazione di riferimento, 15-64 anni) al **66,7%** (era del 66,4%) e il **tasso di occupazione** (rapporto tra occupati e popolazione di riferimento) dal 61% al **62,3%**, con il calo del **tasso di disoccupazione** (15-64 anni), che nel mese di luglio 2024 si colloca al **6,5%**, ma è del **20,8% nella fascia 15-24 anni**.

La disoccupazione italiana (a luglio 2024) si colloca vicino a quella media europea (6,0%) ed è inferiore a quella spagnola (11,5%) e francese (7,5%), ma superiore a quella tedesca (3,4%).

**Il vero punto debole** dell'Italia è il tasso di attività, il più basso in Europa, dove la media è del 75,3%, ma raggiunge livelli dell'85% nei Paesi Bassi e dell'80% in Germania. Insomma rispetto alla popolazione presente, sono poche le persone impegnate in attività lavorative.

### Occupati (x'000 unità) e tasso di attività (%)



Fonte: Istat

### Tasso % di disoccupazione mensile

(15-64 anni)



1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona

2. La situazione in Italia

**3. L'export e l'import dell'Italia**

4. Il traffico aereo cargo

5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

6. Tendenze dello shipping internazionale

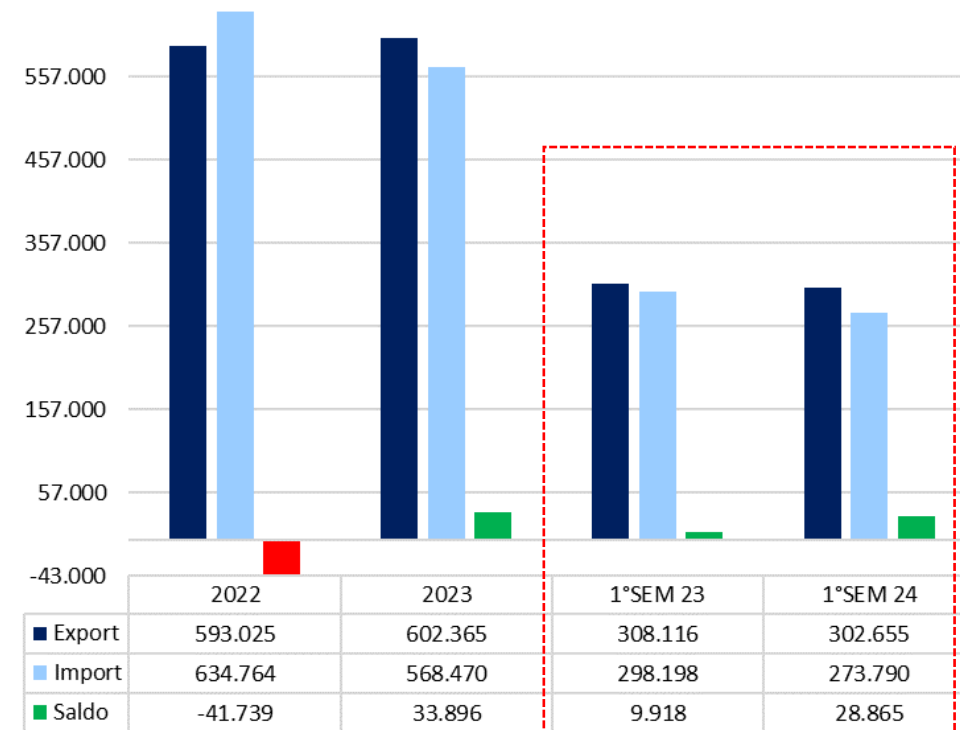


### 3. L'export e l'import dell'Italia

Il primo semestre del 2024 ha evidenziato un netto rallentamento degli scambi con l'estero: le esportazioni sono calate, rispetto allo stesso periodo del 2023, dell'**1,8%**, mentre le importazioni sono diminuite dell'**8,2%**.

La **bilancia commerciale**, dopo il saldo negativo del 2022, è tornata positiva, sia nel 2023 (+**33,896 Mrd.EUR**), sia nei primi sei mesi del 2024, periodo nel quale il saldo è quasi triplicato (da 9,918 a **28,865 Mrd.EUR**).

Osservando i dati dell'export per paese risulta evidente come questo (l'export) sia influenzato **negativamente** dalla **situazione di crisi** (quindi meno domanda) che stanno attraversando alcuni nostri clienti, primi fra tutti la **Germania**, ma anche la **Cina** per quanto riguarda i consumi interni e il cui import dal nostro Paese si è ridotto del 26,5% nel 1° semestre dell'anno in corso. In **forte flessione** anche i flussi verso paesi vicini quali **Svizzera** (-18,4%) e **Austria** (-12,2%). Nel primo caso il calo riguarda soprattutto i prodotti dell'area tessile, abbigliamento, pelli e accessori (-55%) e dei mezzi di trasporto (-37%), nel secondo coinvolge un po' tutti i settori manifatturieri.



Export (Mio.€)	2023	1°SEM 23	1°SEM 24	Peso % 2023	Peso % 2024	Var % 23/24
UE27	313.550	163.740	158.346	53,1%	52,3%	-3,3%
EU Extra UE27	80.934	41.372	42.186	13,4%	13,9%	2,0%
Nord Africa	13.695	6.828	6.831	2,2%	2,3%	0,0%
Altri paesi Africa	6.204	3.042	2.883	1,0%	1,0%	-5,2%
Nord America	70.761	33.864	34.836	11,0%	11,5%	2,9%
C-S America	19.340	9.374	10.216	3,0%	3,4%	9,0%
Medio Oriente	24.156	11.635	12.051	3,8%	4,0%	3,6%
Asia Centrale	8.228	4.038	4.143	1,3%	1,4%	2,6%
Asia Orientale	49.587	26.147	23.418	8,5%	7,7%	-10,4%
Oceania	15.909	8.074	7.747	2,6%	2,6%	-4,1%
<b>Mondo</b>	<b>602.365</b>	<b>308.116</b>	<b>302.655</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,8%</b>

Import (Mio.€)	2023	1°SEM 23	1°SEM 24	Peso % 2023	Peso % 2024	Var % 23/24
UE27	327.685	171.549	161.903	57,5%	59,1%	-5,6%
EU Extra UE27	47.546	26.246	22.475	8,8%	8,2%	-14,4%
Nord Africa	29.398	15.288	13.125	5,1%	4,8%	-14,2%
Altri paesi Africa	9.409	5.294	4.429	1,8%	1,6%	-16,3%
Nord America	23.906	11.176	13.032	3,7%	4,8%	16,6%
C-S America	11.501	6.185	6.019	2,1%	2,2%	-2,7%
Medio Oriente	28.811	14.910	10.658	5,0%	3,9%	-28,5%
Asia Centrale	17.476	9.236	8.138	3,1%	3,0%	-11,9%
Asia Orientale	70.068	36.875	32.785	12,4%	12,0%	-11,1%
Oceania	2.670	1.440	1.226	0,5%	0,4%	-14,9%
<b>Mondo</b>	<b>568.470</b>	<b>298.198</b>	<b>273.790</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,2%</b>

Fonte: Istat-Coeweb



### 3. L'export e l'import dell'Italia

Primi 15 paesi per export/import (milioni di euro)

Export verso	1°SEM 2023	1°SEM 2024	Peso %	Var %
0004-Germania	38.425	35.866	11,9%	-6,7%
0400-Stati Uniti	30.777	31.893	10,5%	3,6%
0001-Francia	32.538	31.297	10,3%	-3,8%
0011-Spagna	16.590	16.925	5,6%	2,0%
0006-Regno Unito	12.980	13.391	4,4%	3,2%
0039-Svizzera	12.913	10.535	3,5%	-18,4%
0060-Polonia	9.924	10.060	3,3%	1,4%
0017-Belgio	9.516	9.307	3,1%	-2,2%
0003-Paesi Bassi	9.318	9.174	3,0%	-1,5%
0052-Turchia	7.078	9.095	3,0%	28,5%
0720-Cina	10.352	7.605	2,5%	-26,5%
0038-Austria	7.105	6.239	2,1%	-12,2%
0066-Romania	4.598	4.551	1,5%	-1,0%
0732-Giappone	3.898	4.116	1,4%	5,6%
0061-Cechia	4.352	4.074	1,3%	-6,4%
Altri paesi	102.103	102.612	33,9%	0,5%
<b>Totale</b>	<b>308.116</b>	<b>302.665</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,8%</b>

Import da	1°SEM 2023	1°SEM 2024	Peso %	Var %
0004-Germania	46.158	42.515	15,5%	-7,9%
0001-Francia	23.658	22.712	8,3%	-4,0%
0720-Cina	23.230	21.109	7,7%	-9,1%
0003-Paesi Bassi	18.543	17.435	6,4%	-6,0%
0011-Spagna	16.594	16.475	6,0%	-0,7%
0017-Belgio	13.209	12.319	4,5%	-6,7%
0400-Stati Uniti	10.235	11.788	4,3%	15,2%
0060-Polonia	8.041	8.020	2,9%	-0,3%
0039-Svizzera	7.574	6.835	2,5%	-9,8%
0038-Austria	6.438	6.129	2,2%	-4,8%
0052-Turchia	5.794	5.985	2,2%	3,3%
0208-Algeria	7.401	5.475	2,0%	-26,0%
0061-Cechia	4.931	4.753	1,7%	-3,6%
0664-India	4.865	4.539	1,7%	-6,7%
0064-Ungheria	4.398	4.122	1,5%	-6,3%
Altri paesi	97.127	83.580	30,5%	-13,9%
<b>Totale</b>	<b>298.198</b>	<b>273.790</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,2%</b>

Primi 15 prodotti in export e in import (milioni di euro)

Categorie	EXP2022	EXP2023	EXP2024
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	20.851	23.806	24.211
CL29100-Autoveicoli	11.844	14.674	13.404
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	10.893	8.132	8.127
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	7.176	8.020	7.713
CM32121-Oggetti di gioielleria e oreficeria in metalli preziosi o rivestiti di	4.610	5.257	7.585
VV89999-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno	5.393	6.960	6.747
CB14130-Abbigliamento esterno confezionato in serie, di sartoria o	5.398	6.033	6.197
CB15201-Calzature	6.187	6.655	5.976
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	8.469	6.643	5.534
CB15120-Altri articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	5.246	5.632	5.047
CK28250-Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la	3.982	4.656	4.653
CK28220-Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	3.657	4.339	4.481
CE20420-Prodotti per toletta: profumi, cosmetici, saponi e simili	2.938	3.666	4.071
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	5.199	4.416	3.998
CK28130-Altre pompe e compressori	3.292	3.679	3.740

Categorie	IMP2022	IMP2023	IMP2024
CL29100-Autoveicoli	14.317	20.729	21.498
CF21200-Medicinali e altri preparati farmaceutici	16.429	15.044	14.617
BB06100-Petrolio greggio	20.887	17.122	13.817
BB06200-Gas naturale	27.337	17.307	10.468
CE20140-Altri prodotti chimici di base organici	9.354	8.744	9.080
CH24100-Ferro, ghisa, acciaio e ferroleghie	15.108	11.170	9.007
CE20160-Materie plastiche in forme primarie	9.824	7.555	6.959
CF21100-Prodotti farmaceutici di base	3.122	4.247	6.888
CH24410-Metalli preziosi e semilavorati	5.311	5.261	6.116
CD19201-Prodotti della raffinazione del petrolio	5.910	5.211	5.103
CI26302-Altri apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni	5.157	5.387	4.896
CL29320-Altre parti e accessori per autoveicoli	4.322	5.291	4.751
CH24440-Rame e semilavorati	4.919	4.545	4.232
EE38110-Rifiuti solidi non pericolosi	4.967	4.173	4.025
CI26200-Computer e unità periferiche	3.875	3.587	3.602

Fonte: Istat-Coeweb

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona
2. La situazione in Italia
3. L'export e l'import dell'Italia
- 4. Il traffico aereo cargo**
5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi
6. Tendenze dello shipping internazionale

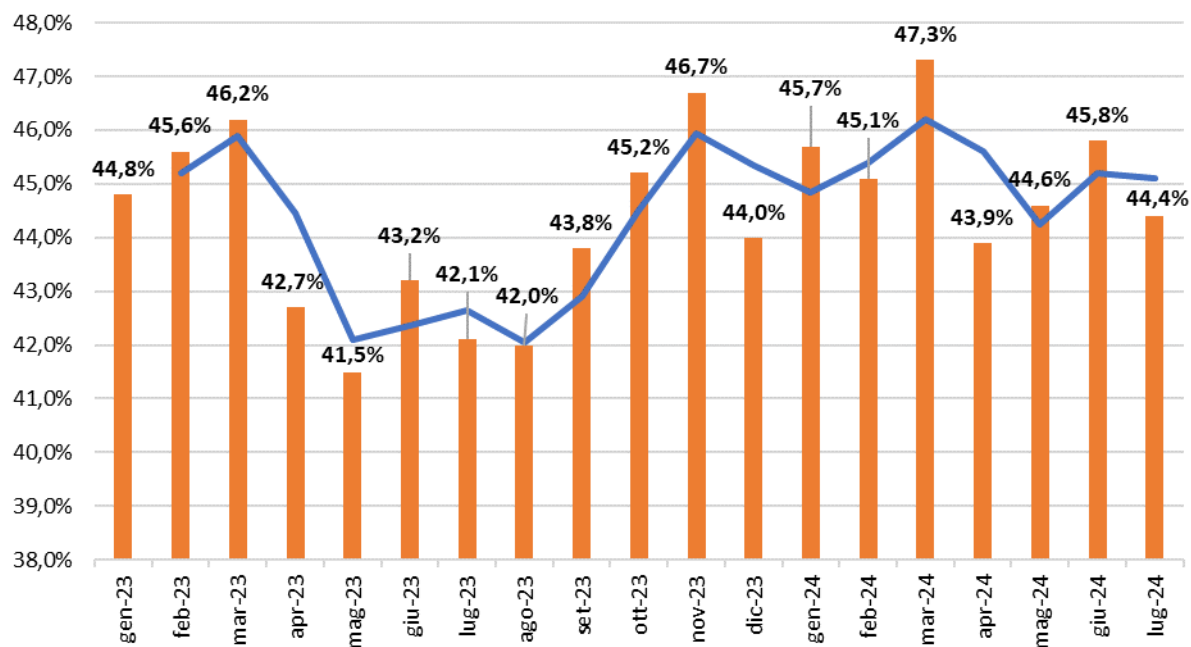


## 4. Il traffico aereo cargo

Sulla base dell'ultimo report di IATA (*Air cargo market analysis, maggio 2024*), la domanda espressa in ton-km (CTK *cargo tonne-kilometres*) a **luglio 2024** è aumentata del **13,6%** rispetto allo stesso mese del 2023; un dato che conferma la ripresa del traffico dopo un periodo poco brillante. La crescita è trainata dal **traffico internazionale**, spinto soprattutto dallo **sviluppo dell'e-commerce**.

Per quanto riguarda il tasso di riempimento (CLF), dopo la flessione nella parte centrale del 2023, vi è stata una significativa ripresa nella seconda parte dell'anno, con una certa stabilizzazione nei primi sei mesi del 2024.

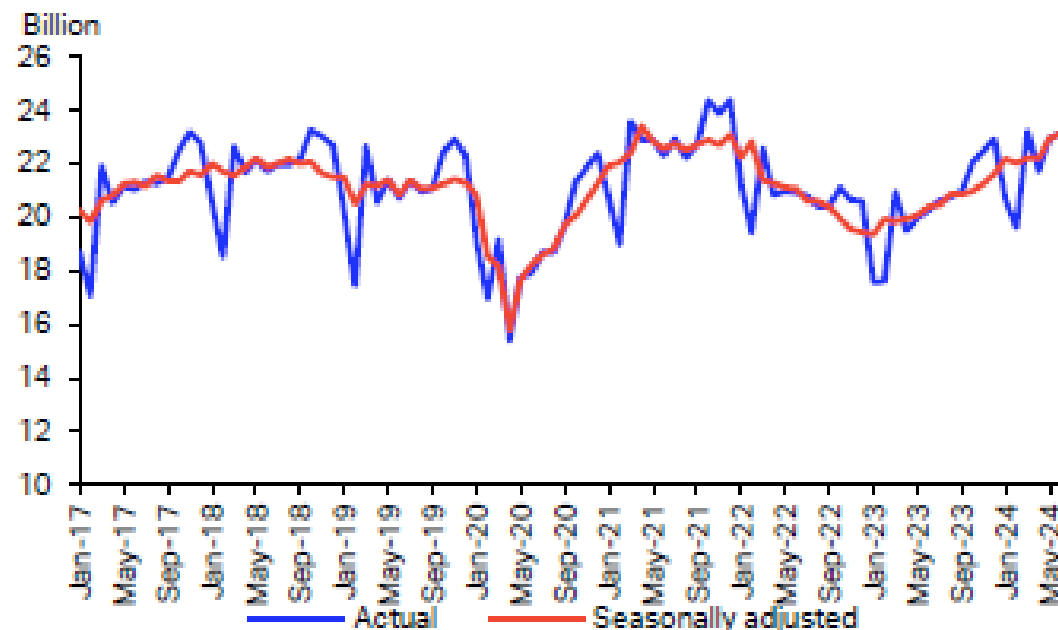
### Coefficiente % medio di riempimento (CLF-Cargo load factor)



Linea blu: media mobile su due periodi

Fonte: IATA Air Cargo Analysis

### Cargo ton-km (CTK) prodotte, dati grezzi e destagionalizzati (Mrd.CTK)



Fonte: IATA Air Cargo Analysis



## 4. Il traffico aereo cargo

A livello europeo, sulla base dei dati Eurostat, in **posizione di leadership nel settore cargo** nel 2023 si è collocato Francoforte, seguito da Parigi CDG, Istanbul e Lipsia. Nel I° trimestre del 2024 l'aeroporto di Parigi CDG ha superato quello di Francoforte. **Milano Malpensa** si conferma tra i primi 20 scali cargo europei, collocandosi nel 2023 al **9°** posto del ranking, al cui interno entra anche **Roma Fiumicino** (16°).

### Primi 20 aeroporti europei cargo (ordine 2023, tonnellate)

	2022	2023	2023-Q1	2023-Q2	2024-Q1	2024-Q2	Var % '22/'23	Var % Q2 '23/'24
1 FRANKFURT/MAIN airport	2.009.138	1.930.178	456.515	470.880	486.295	521.513	-3,9%	10,8%
2 PARIS-CHARLES DE GAULLE airport	1.893.868	1.881.463	438.744	446.666	489.199	n.d	-0,7%	-
3 ISTANBUL/ISTANBUL HAVALIMANI airport	n.d.	1.580.824	343.118	368.392	n.d	n.d	-	-
4 LEIPZIG/HALLE airport	1.509.401	1.392.542	347.305	339.857	351.119	351.322	-7,7%	3,4%
5 AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	1.445.062	1.383.941	336.136	345.802	378.181	363.347	-4,2%	5,1%
6 LIEGE airport	1.135.859	1.000.145	244.660	243.278	n.d	n.d	-11,9%	-
7 KOELN/BONN airport	970.814	872.319	226.083	219.549	200.350	208.964	-10,1%	-4,8%
8 LUXEMBOURG airport	969.705	795.667	196.042	199.517	193.822	212.274	-17,9%	6,4%
9 MILANO/MALPENSA airport	721.398	671.898	157.420	171.313	178.940	188.775	-6,9%	10,2%
10 ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS airport	546.095	654.177	151.712	157.829	179.863	n.d	19,8%	-
11 BRUSSELS airport	621.725	580.844	145.863	150.008	n.d	n.d	-6,6%	-
12 MUENCHEN airport	274.682	288.989	68.299	69.825	74.722	77.257	5,2%	10,6%
13 ZURICH airport	262.401	266.517	62.241	65.316	76.602	n.d	1,6%	-
14 KOBENHAVN/KASTRUP airport	281.860	250.110	58.485	59.320	70.256	72.446	-11,3%	22,1%
15 WIEN-SCHWECHAT airport	239.884	245.840	57.899	60.240	64.683	72.659	2,5%	20,6%
16 ROMA/FIUMICINO airport	140.456	187.796	32.442	44.418	54.397	75.885	33,7%	70,8%
17 HELSINKI-VANTAA airport	159.842	172.577	40.154	44.405	43.767	46.987	8,0%	5,8%
18 LISBOA airport	164.186	168.260	38.846	42.120	46.437	n.d	2,5%	-
19 OSLO/GARDERMOEN airport	159.821	162.387	35.669	39.360	42.109	n.d	1,6%	-
20 BARCELONA/EL PRAT airport	141.893	154.270	35.652	37.937	43.814	n.d	8,7%	-

Q= quarter (trimestre)

Fonte: Eurostat

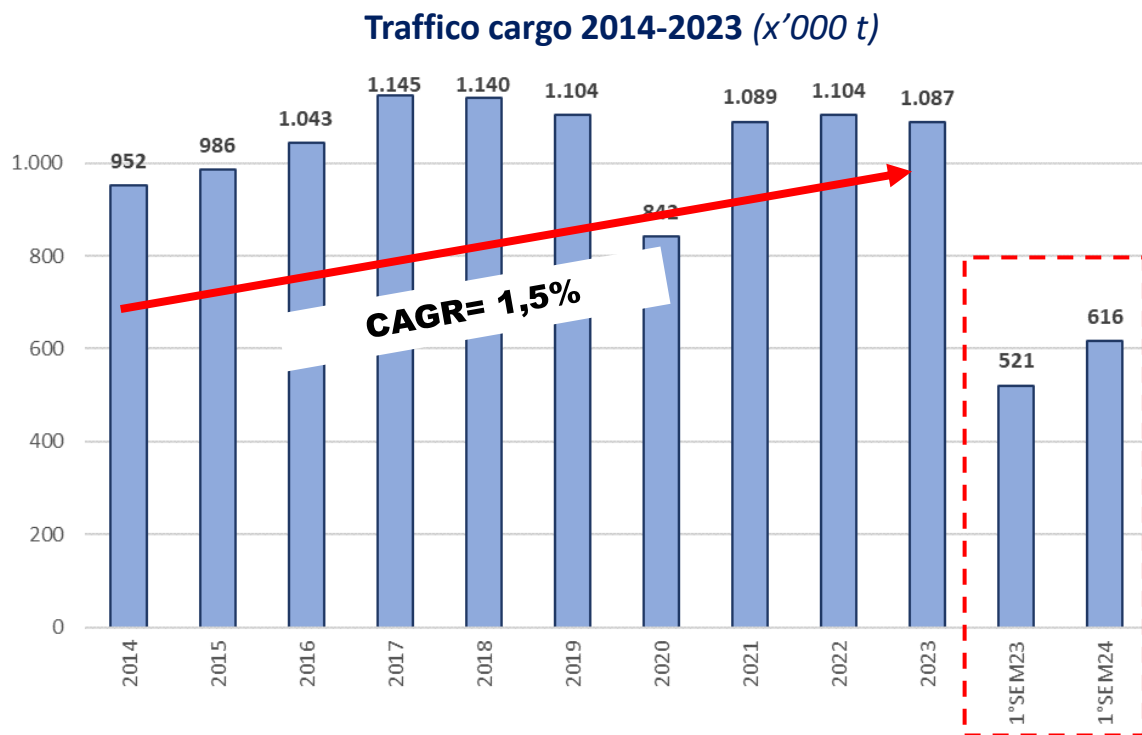


## 4. Il traffico aereo cargo

Dopo la flessione del cargo aereo italiano nel 2023 (-1,5%), nei primi sei mesi del 2024 si registra un aumento dell'attività, con una **crescita del 18,3%**.

Soffermando l'attenzione sui singoli aeroporti, si nota la ripresa di **Milano MXP (+11,9%)**, dopo la flessione dello scorso anno. Lo scalo rimane il maggiore a livello italiano, concentrando il **59,7%** del traffico nazionale. Tra gli altri aeroporti, in **forte crescita**, Roma FCO (**+65,3%**) e Venezia (**+20,5%**).

Il mercato cargo rimane estremamente concentrato: i primi 10 aeroporti realizzano infatti la quasi totalità del traffico (**98%**), lasciando ai restanti solo il **2%**.



CAGR: Compound Average Growth Rate (incremento medio annuo)

Fonte: elaborazioni su dati Assaeroporti.

### Traffico cargo per aeroporto (tonnellate)

Aeroporto	1°SEM2023			
	Merci	Posta	Totale	Peso %
Milano MXP	325.519	3.205	328.724	63,1%
Roma FCO	76.066	2.740	78.806	15,1%
Bologna	25.903	0	25.903	5,0%
Venezia	23.832	28	23.859	4,6%
Brescia	7.287	9.699	16.987	3,3%
Bergamo	10.621	0	10.621	2,0%
Roma CIA	6.869	19	6.888	1,3%
Pisa	6.652	1	6.653	1,3%
Napoli	5.772	1	5.772	1,1%
Catania	1.981	1.878	3.859	0,7%
Altri aeroporti	8.306	4.697	13.003	2,5%
<b>TOTALE</b>	<b>498.807</b>	<b>22.267</b>	<b>521.074</b>	<b>100,0%</b>

Aeroporto	1°SEM2024			
	Merci	Posta	Totale	Peso %
Milano MXP	365.245	2.470	367.715	59,7%
Roma FCO	127.628	2.654	130.282	21,1%
Venezia	28.748	3	28.751	4,7%
Bologna	28.158	0	28.158	4,6%
Brescia	6.408	10.565	16.973	2,8%
Bergamo	11.500	0	11.500	1,9%
Roma CIA	7.220	0	7.220	1,2%
Pisa	6.300	25	6.325	1,0%
Napoli	4.815	0	4.815	0,8%
Ancona	3.362	0	3.363	0,5%
Altri aeroporti	4.524	6.550	11.073	1,8%
<b>TOTALE</b>	<b>593.907</b>	<b>22.267</b>	<b>616.174</b>	<b>100,0%</b>





## 4. Il traffico aereo cargo

Le attività svolte dalle società aeroportuali si differenziano tipicamente in:

- ▶ **aviation** ossia quelle più strettamente collegate al *core business* di un aeroporto, come ad esempio la gestione e manutenzione delle infrastrutture, dell'assistenza agli aerei, dello smistamento dei bagagli, della gestione tecnica dei pontili per imbarco/sbarco dei passeggeri, ecc.
- ▶ **non aviation** sono quell'insieme di attività presenti negli aeroporti, quali ad esempio, bar, ristoranti, negozi di vario tipo, banche, agenzie di noleggio auto, ecc.

### Alcuni dati di bilancio delle principali società italiane di gestione aeroportuale

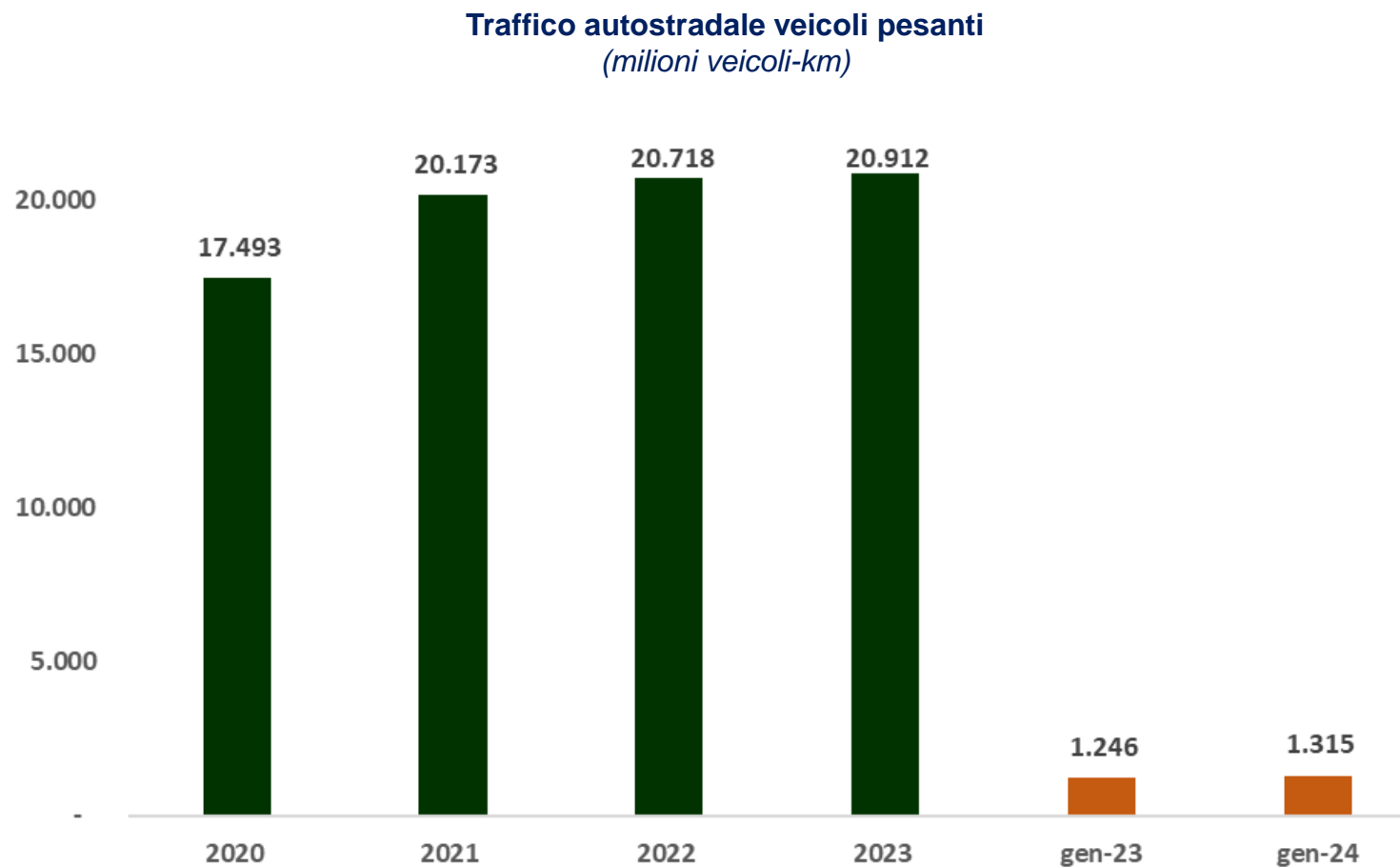
	ADR-Roma		SEA Milano		Aeroporto Bologna		SAVE Venezia		SACBO Bergamo		Aeroporto Brescia	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Ricavi aviation (Mn.EUR)	457,0	609,0	343,4	412,8	69,9	90,8	123,6	148,5	121,6	147,0	8,5	8,3
Ricavi non aviation (Mn.EUR)	186,7	269,4	232,0	293,6	43,5	54,3	53,5	67,3	47,6	62,1	-	-
Altri ricavi (Mn.EUR)	164,1	251,5	192,1	94,7	21,2	-	78,5	19,0	5,3	7,9	0,1	0,1
<b>Totale Ricavi (Mn.EUR)</b>	<b>807,8</b>	<b>1.129,9</b>	<b>767,5</b>	<b>801,1</b>	<b>134,6</b>	<b>145,1</b>	<b>255,6</b>	<b>234,8</b>	<b>174,5</b>	<b>217,0</b>	<b>8,6</b>	<b>8,4</b>
Ricavi aviation/Ricavi totali	56,6%	53,9%	44,7%	51,5%	51,9%	62,6%	48,4%	63,2%	69,7%	67,7%	98,3%	98,8%
Ricavi non aviation/Ricavi totali	23,1%	23,8%	30,2%	36,6%	32,3%	37,4%	20,9%	28,7%	27,3%	28,6%	-	-
EBITDA (Mn.EUR)	299,6	470,0	290,2	335,3	54,8	44,1	149,9	117,7	35,8	51,6	-1,1	-1,0
Utile (perdita) esercizio (Mn.EUR)	30,7	202,1	182,5	156,2	31,1	16,7	94,6	59,1	9,4	14,8	-1,1	-0,8
Dipendenti (n)	3.767	4.092	2.627	2.510	486	542	704	736	635	679	65	63
EBITDA/Ricavi totali	37,1%	41,6%	37,8%	41,9%	40,7%	30,4%	58,6%	50,1%	20,5%	23,8%	-	-
Utile (perdita) esercizio/Ricavi tot.	3,8%	17,9%	23,8%	19,5%	23,1%	11,5%	37,0%	25,2%	5,4%	6,8%	-13,0%	-9,9%
Ricavi totali/dipendente (EUR)	214.441	276.124	292.158	319.163	276.955	267.712	363.068	319.022	274.803	319.588	132.988	133.208

Fonte: bilanci aziendali

1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona
2. La situazione in Italia
3. L'export e l'import dell'Italia
4. Il traffico aereo cargo
- 5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi**
6. Tendenze dello shipping internazionale

## 5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

Il **traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana** (in milioni di veicoli-km) ha registrato, nel **2023**, una crescita dello **0,9%** rispetto al 2022. Il trend di crescita si conferma a gennaio (ultimo dato disponibile) 2024, con un aumento dei veicoli-km del **5,6%** rispetto a gennaio 2023.



Fonte: AISCAT

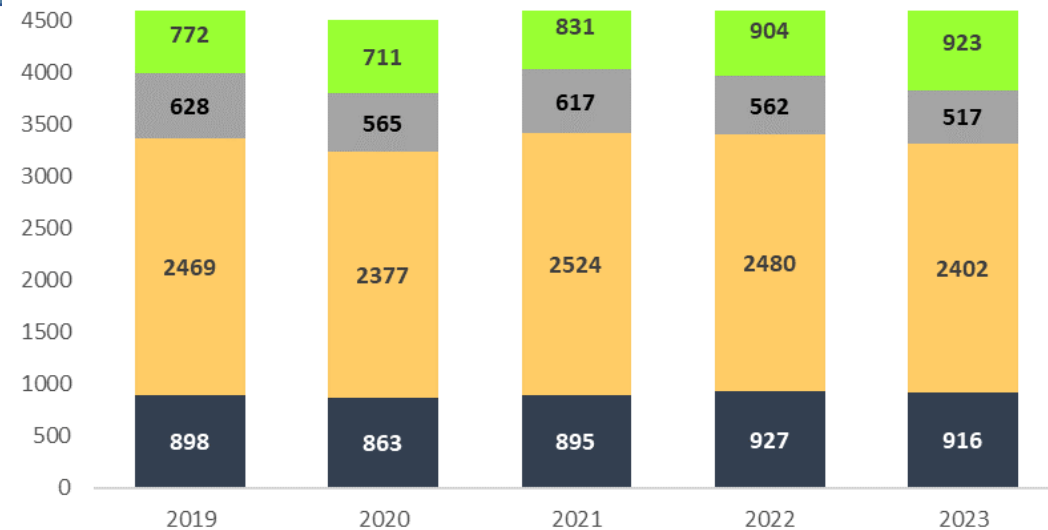
## 5. Il traffico autostradale attraverso le Alpi

Il **traffico stradale ai principali valichi alpini** (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus), si è leggermente ridotto nel 2023, passando dai **4,873 milioni di veicoli pesanti del 2022**, ai **4,758 del 2023 (-2,3%)**.

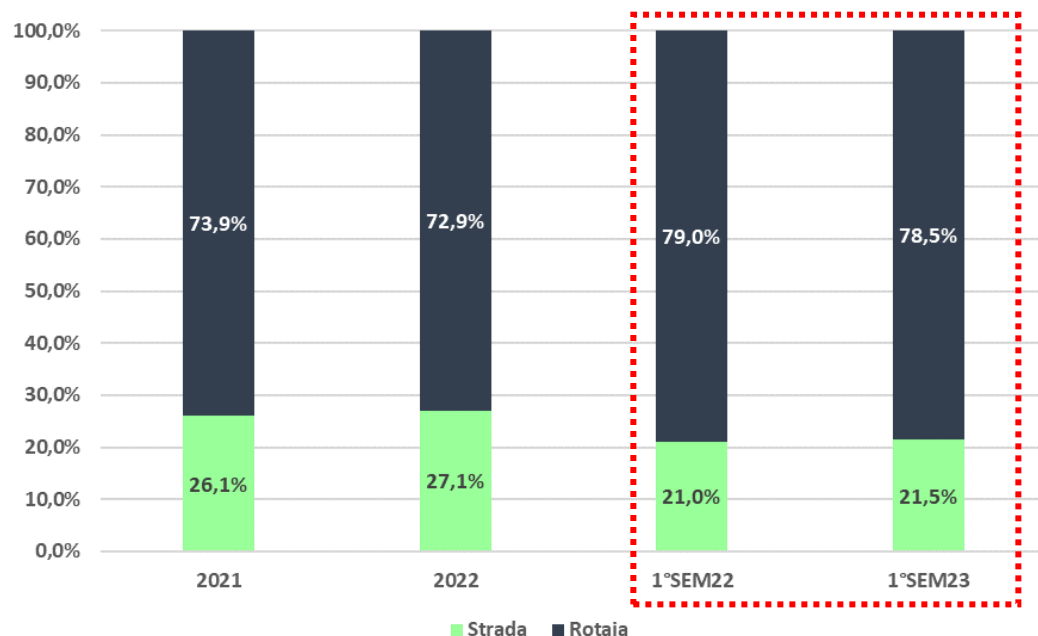
Per quanto riguarda la **Svizzera**, nel 2023 si registra una **flessione del traffico ferroviario del -5,9%** (da 28,300 Mio.t a 26,638 Mio.t)

Le difficoltà di attraversamento delle Alpi, via strada e via ferro, nel prossimo periodo aumenteranno, a seguito dei numerosi lavori in programmazione, sia lungo l'asse del Brennero, sia lungo gli assi di attraversamento della Svizzera e verso la Francia (interventi sul traforo del Monte Bianco).

### Traffico di veicoli pesanti ai principali valichi alpini (x 1000)



### Collegamento Italia-Svizzera: ripartizione modale strada-rotaia



Fonte: Ufficio federale dei trasporti (CH), Traforo autostradale del Fréjus, Traforo del Monte Bianco



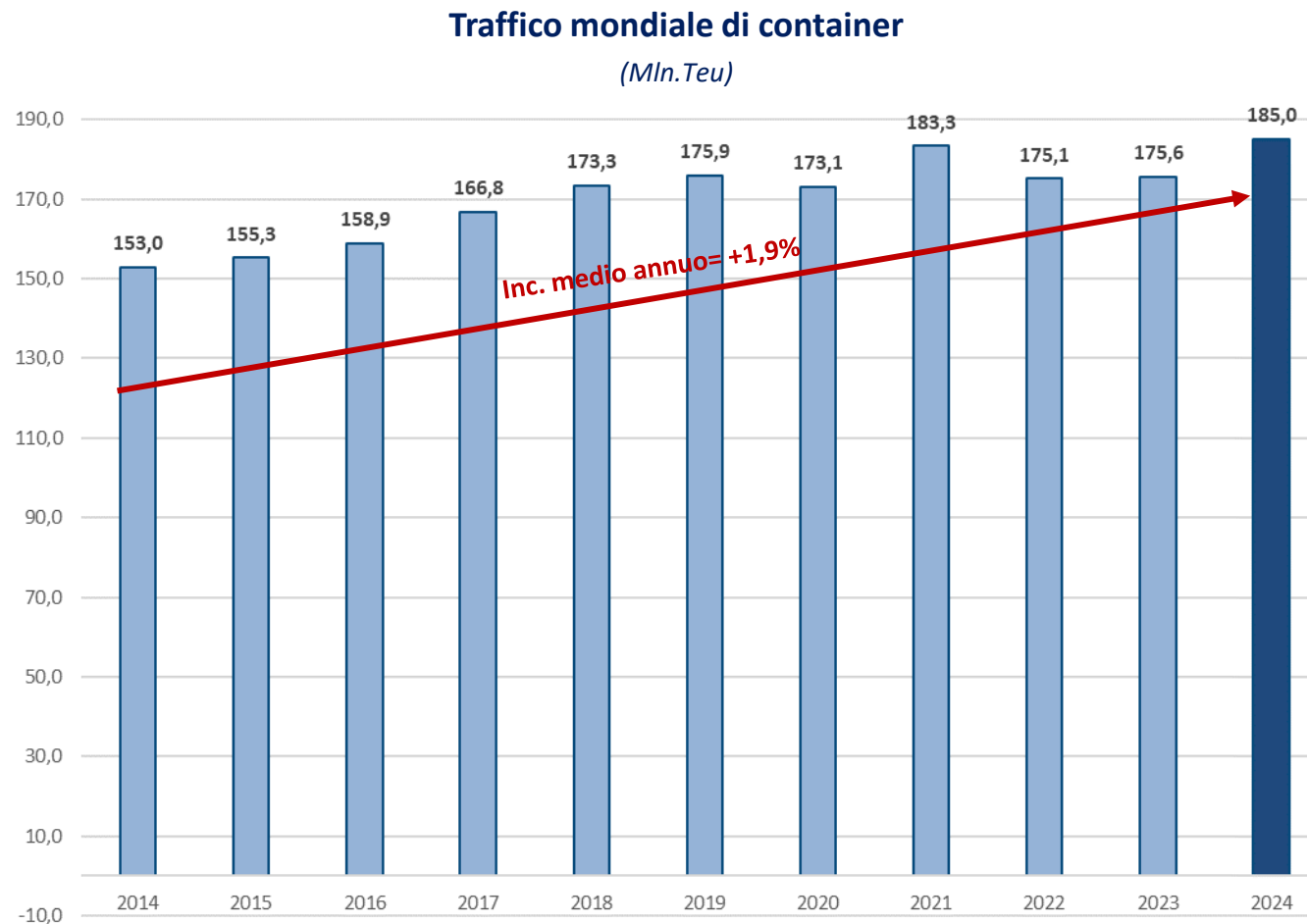
1. I dati macroeconomici Mondo, UE27/Euro zona
2. La situazione in Italia
3. L'export e l'import dell'Italia
4. Il traffico aereo cargo
5. Il traffico autostradale e attraverso le Alpi

**6. Tendenze dello shipping internazionale**



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Dopo due anni di sostanziale stabilità del traffico internazionale di container, il 2024 mostra segni di decisa ripresa con un aumento stimato intorno al 5%.



Fonte: DynaLiners su dati Container Trade Statistics.



## 5. Tendenze dello shipping internazionale

Si stima che il **traffico container globale** (al netto delle attività di trasbordo e feeder) del 2024 si collocherà intorno 180 Mio.Teu, con una crescita superiore al 5% rispetto al 2023. Sulla base dei dati CTS relativi al **primo semestre 2024**, per le principali aree geografiche, il Nord America è quella che ha mostrato maggiore dinamicità con una crescita complessiva dell'**11,2%**, da imputare soprattutto ai maggiori volumi in import (+14,4%). Segue il Far East, con una crescita dell'**8,7%**, in questo caso in virtù dei maggiori volumi in export (+12,8%) e l'Europa cresciuta del **3,5%**.

### Traffico container Europa (x1000 Teu)

Export/Import	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Export	10.521	9.585	9.688	1,1%
Import	12.627	12.756	13.372	4,8%
Infra Europa	4.351	3.862	4.055	5,0%
<b>Totale</b>	<b>27.499</b>	<b>26.203</b>	<b>27.114</b>	<b>3,5%</b>

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export EU verso	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Far East	3.422	3.175	3.186	0,3%
Nord America	2.811	2.432	2.603	7,0%
Australasia	359	298	315	5,8%
Medio Oriente/SCI	1.850	1.849	1.682	-9,0%
Africa Sub Sahara	1.089	1.016	1.020	0,4%
America Latina	989	815	881	8,1%
<b>Totale export</b>	<b>10.521</b>	<b>9.585</b>	<b>9.688</b>	<b>1,1%</b>

Import EU da	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Far East	8.004	8.197	8.747	6,7%
Nord America	1.311	1.325	1.366	3,0%
Australasia	97	92	98	7,3%
Medio Oriente/SCI	1.655	1.626	1.594	-2,0%
Africa Sub Sahara	487	491	518	5,3%
America Latina	1.073	1.025	1.049	2,4%
<b>Totale import</b>	<b>12.627</b>	<b>12.756</b>	<b>13.372</b>	<b>4,8%</b>

### Traffico container Far East (x1000 Teu)

Export/Import	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Export	28.012	26.899	30.342	12,8%
Import	10.279	10.205	10.732	5,2%
Infra Far East	23.429	21.576	22.686	5,1%
<b>Totale</b>	<b>61.721</b>	<b>58.680</b>	<b>63.760</b>	<b>8,7%</b>

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export FE verso	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Europa	8.004	8.197	8.747	6,7%
Nord America	11.862	9.690	11.342	17,1%
Australasia	1.293	1.178	1.405	19,3%
Medio Oriente/SCI	3.451	3.971	4.660	17,4%
Africa Sub Sahara	1.452	1.729	1.760	1,8%
America Latina	1.951	2.135	2.428	13,7%
<b>Totale export</b>	<b>28.012</b>	<b>26.899</b>	<b>30.342</b>	<b>12,8%</b>

Import FE da	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Europa	3.422	3.175	3.186	0,3%
Nord America	3.078	3.069	3.320	8,2%
Australasia	805	873	930	6,5%
Medio Oriente/SCI	1.427	1.450	1.486	2,5%
Africa Sub Sahara	578	665	762	14,6%
America Latina	969	972	1.048	7,7%
<b>Totale import</b>	<b>10.279</b>	<b>10.205</b>	<b>10.732</b>	<b>5,2%</b>

### Traffico container Nord America (x1000 Teu)

Export/Import	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Export	6.972	6.887	7.218	4,8%
Import	17.223	14.422	16.494	14,4%
Infra Nord America	140	115	119	3,6%
<b>Totale</b>	<b>24.335</b>	<b>21.424</b>	<b>23.830</b>	<b>11,2%</b>

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export NA verso	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Far East	3.078	3.069	3.320	8,2%
Europa	1.311	1.325	1.366	3,0%
Australasia	162	135	126	-6,8%
Medio Oriente/SCI	739	795	793	-0,3%
Africa Sub Sahara	151	153	145	-5,1%
America Latina	1.532	1.410	1.468	4,1%
<b>Totale export</b>	<b>6.972</b>	<b>6.887</b>	<b>7.218</b>	<b>4,8%</b>

Import NA da	1SEM 22	1SEM 23	1SEM 24	Var %
Far East	11.862	9.690	11.342	17,1%
Europa	2.811	2.432	2.603	7,0%
Australasia	111	107	119	11,5%
Medio Oriente/SCI	999	848	1.005	18,6%
Africa Sub Sahara	84	84	85	1,5%
America Latina	1.356	1.262	1.339	6,1%
<b>Totale import</b>	<b>17.223</b>	<b>14.422</b>	<b>16.494</b>	<b>14,4%</b>

Fonte: DynaLiners su dati Container Trades Statistics

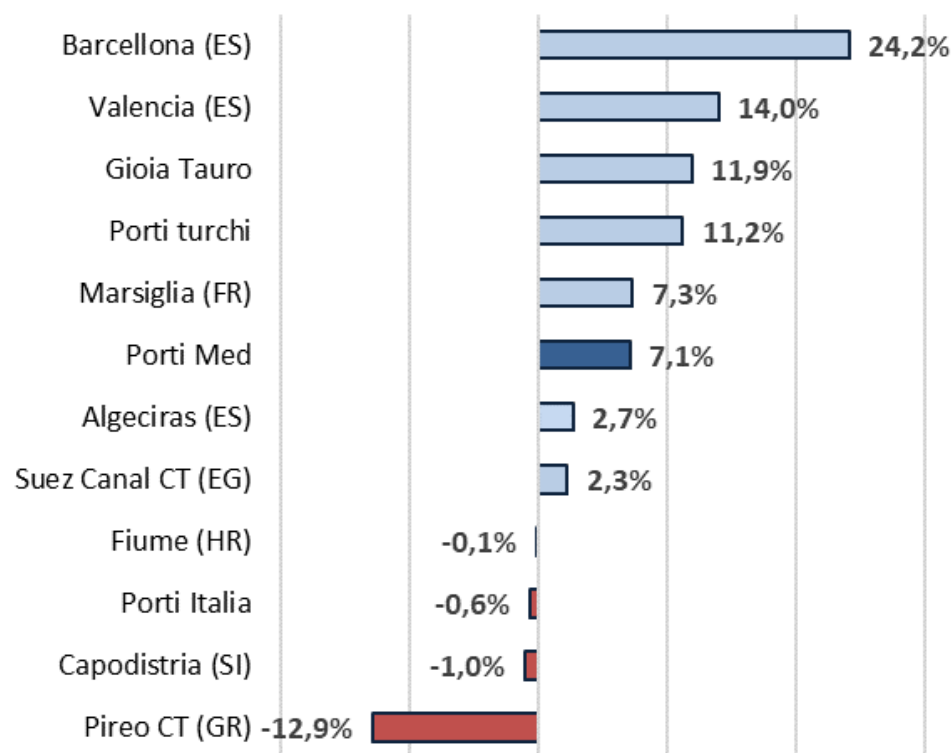


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel primo semestre del 2024 il traffico container nei principali porti italiani **si è ridotto dello 0,6%**, passando dai **3,687** Mio.Teu del 2023, ai **3,666** Mio.Teu del 2024. Il dato è frutto della ripresa avvenuta nel secondo trimestre, dopo un primo trimestre negativo (-3,2%) a causa delle difficoltà conseguenti alla nota crisi di Suez, cui si è aggiunto il momento non favorevole del commercio estero italiano.

### Andamento del traffico nel Mediterraneo

(1°SEM24/1°SEM23)



Fonte: Autorità di Sistema Portuale, DynaLiners, stampa

### Movimentazione container nei porti italiani

(Teu)

Porto	2022	2023	1°SEM2023	1°SEM2024	Var %
Genova	2.532.532	2.394.335	1.228.767	1.234.640	0,5%
La Spezia	1.262.496	1.139.088	551.006	602.718	9,4%
Trieste	877.795	852.174	419.632	389.840	-7,1%
Livorno	751.811	665.665	348.273	327.016	-6,1%
Napoli	687.005	595.740	259.181	286.220	10,4%
Venezia	533.991	491.103	255.738	240.500	-6,0%
Savona	266.591	346.612	171.242	146.855	-14,2%
Salerno	361.884	345.949	148.558	153.920	3,6%
Ravenna	228.435	216.981	115.560	107.505	-7,0%
Ancona	165.346	173.000	89.986	76.281	-15,2%
Marina di Carrara	101.685	103.519	51.059	51.549	1,0%
Civitavecchia	112.200	100.000	47.732	49.387	3,5%
<b>Totale</b>	<b>7.881.771</b>	<b>7.424.166</b>	<b>3.686.734</b>	<b>3.666.431</b>	<b>-0,6%</b>
Gioia Tauro	3.380.053	3.458.827	1.740.513	1.947.600	11,9%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale





## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel primo semestre del 2024, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato, nel complesso, **20,9 Mio.Teu** con un incremento del **7,9%** rispetto allo stesso periodo del 2023.

In forte crescita i porti spagnoli favoriti verosimilmente dalla crisi di Suez, insieme al porto di Tanger Med, i cui dati semestrali complessivi non sono però ancora disponibili. Comunque, nel primo semestre 2024, il terminal gestito dal gruppo Eurokai (Tangeri TC2) ha evidenziato una crescita del **18%**.

In generale la crisi di Suez **non sembra** comunque **aver marginalizzato** il Mediterraneo, come paventato da molti osservatori, anzi, come illustrato nella tabella sotto, il numero dei servizi, delle navi e della capacità in Teu messa a disposizione delle compagnie è cresciuta nettamente negli ultimi anni.

Nello stesso periodo, i porti del **North Range** sono cresciuti del **4,2%**, invertendo gli andamenti negativi dei periodi precedenti.

### Mediterraneo: numero servizi, navi e capacità in Teu

Mese	n. servizi	n. navi	Teu/nave	Tot.Teu
lug-22	12	120	13.600	1.633.000
lug-23	14	145	12.700	1.841.800
lug-24	17	206	13.800	2.832.700

Fonte: DynaLiners

### Movimentazione container nei porti del Mediterraneo (non italiani) e del Nord Europa

(Teu x 1000)

Mediterraneo	2022	2023	I°SEM2023	I°SEM2024	Var %
Valencia (ES)	4.996,8	4.739,1	2.374,7	2.708,3	14,0%
Algeciras (ES)	4.767,3	4.733,5	2.333,8	2.397,2	2,7%
Barcellona (ES)	3.525,0	3.280,0	1.609,3	1.998,5	24,2%
Suez Canal CT (EG)	3.785,3	3.982,9	1.934,7	1.978,3	2,3%
Pireo CT (GR)	4.352,1	4.586,5	2.248,2	1.958,1	-12,9%
Tangeri-Eurokai (MA)	2.516,9	2.771,1	1.256,9	1.483,2	18,0%
Marsiglia (FR)	1.530,0	1.336,7	670,0	719,0	7,3%
Capodistria (SI)	1.017,8	1.070,0	553,6	548,1	-1,0%
Limassol-Eurokai (CY)	371,7	389,9	181,0	220,6	21,9%
Fiume (HR)	373,3	385,8	113,1	113,0	-0,1%
<i>Porti turchi</i>			<i>6.095,8</i>	<i>6.780,6</i>	<i>11,2%</i>
<b>Totale</b>	<b>27.236,2</b>	<b>27.275,5</b>	<b>19.371,1</b>	<b>20.904,9</b>	<b>7,9%</b>

Nord Europa	2022	2023	I°SEM2023	I°SEM2024	Var %
Rotterdam	14.455,5	13.447,0	6.691,8	6.839,0	2,2%
Anversa-Bruges	13.509,9	12.514,6	6.397,7	6.660,0	4,1%
Amburgo	8.300,0	7.620,6	3.800,0	3.800,0	0,0%
Brema	4.570,0	4.182,6	1.980,0	2.222,2	12,2%
Le Havre	3.039,0	2.630,0	1.258,6	1.460,0	16,0%
<b>Totale</b>	<b>43.874,5</b>	<b>40.394,8</b>	<b>20.128,1</b>	<b>20.981,2</b>	<b>4,2%</b>

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel primo semestre del 2024, la movimentazione nei **29 porti censiti**, tra i maggiori a livello mondiale, è stata di **198,3 Mio.Teu**, con **un aumento** sullo stesso periodo del 2023 del **7,8%**.

In forte crescita, oltre a quelli cinesi, i porti statunitensi sia della costa Ovest, sia di quella Est.

Porto	Stato	2022	2023	I°SEM2023	I°SEM2024	Var %
Shanghai	CN	47.280,0	49.158,0	23.600,0	25.510,0	8,1%
Singapore	SG	37.289,6	39.010,0	19.032,0	20.250,0	6,4%
Ningbo	CN	33.360,0	35.301,0	17.550,0	19.160,0	9,2%
Shenzhen	CN	30.040,0	29.880,0	13.230,0	15.550,0	17,5%
Qingdao	CN	25.670,0	28.769,0	13.820,0	15.190,0	9,9%
Guangzhou	CN	24.600,0	25.414,0	12.120,0	12.660,0	4,5%
Tianjin	CN	21.030,0	22.187,0	11.300,0	11.880,0	5,1%
Dubai	AE	13.970,0	14.538,9	7.000,0	7.300,0	4,3%
Port Klang	MY	13.223,9	14.061,0	7.030,0	7.122,8	1,3%
Hong Kong	CN	16.637,0	14.345,0	7.126,0	6.770,0	-5,0%
Xiamen	CN	12.420,0	12.550,0	6.098,9	5.870,0	-3,8%
Colombo	LK	6.862,2	6.949,9	4.583,6	5.023,6	9,6%
Los Angeles	US	9.911,2	8.634,5	4.137,4	4.731,5	14,4%
Laem Chabang	TH	8.741,1	8.868,2	4.218,4	4.625,3	9,6%
Kaohsiung	TW	9.491,6	8.833,8	4.334,6	4.620,0	6,6%
Long Beach	US	9.491,6	8.833,8	3.732,7	4.291,6	15,0%
New York	US	9.911,2	8.634,5	3.738,9	4.210,0	12,6%
Colon	PA	9.493,7	7.810,0	2.351,2	2.757,7	17,3%
Savannah	US	9.133,7	8.018,7	2.375,4	2.701,1	13,7%
Manila	PH	5.474,5	n.d.	2.530,8	2.616,1	3,4%
Santos	BR	8.262,0	7.620,6	1.993,0	2.301,6	15,5%
Houston	US	6.862,2	6.940,0	1.858,4	2.098,1	12,9%
Balboa	PA	3.348,9	3.370,0	1.629,8	1.922,6	18,0%
Vancouver	CA	3.540,0	n.d.	1.554,9	1.769,0	13,8%
Salalah	OM	4.503,9	3.790,0	1.999,0	1.679,0	-16,0%
Seattle/Tacoma	US	5.102,5	4.868,6	1.396,6	1.556,7	11,5%
Dammam	SA	2.038,8	2.305,8	1.117,1	1.535,0	37,4%
South Carolina	US	4.767,3	4.733,6	1.433,9	1.465,0	2,2%
Oakland	US	4.449,9	4.284,4	1.012,2	1.135,8	12,2%
<b>Totale</b>		<b>396.906,7</b>	<b>389.710,3</b>	<b>183.904,7</b>	<b>198.302,5</b>	<b>7,8%</b>

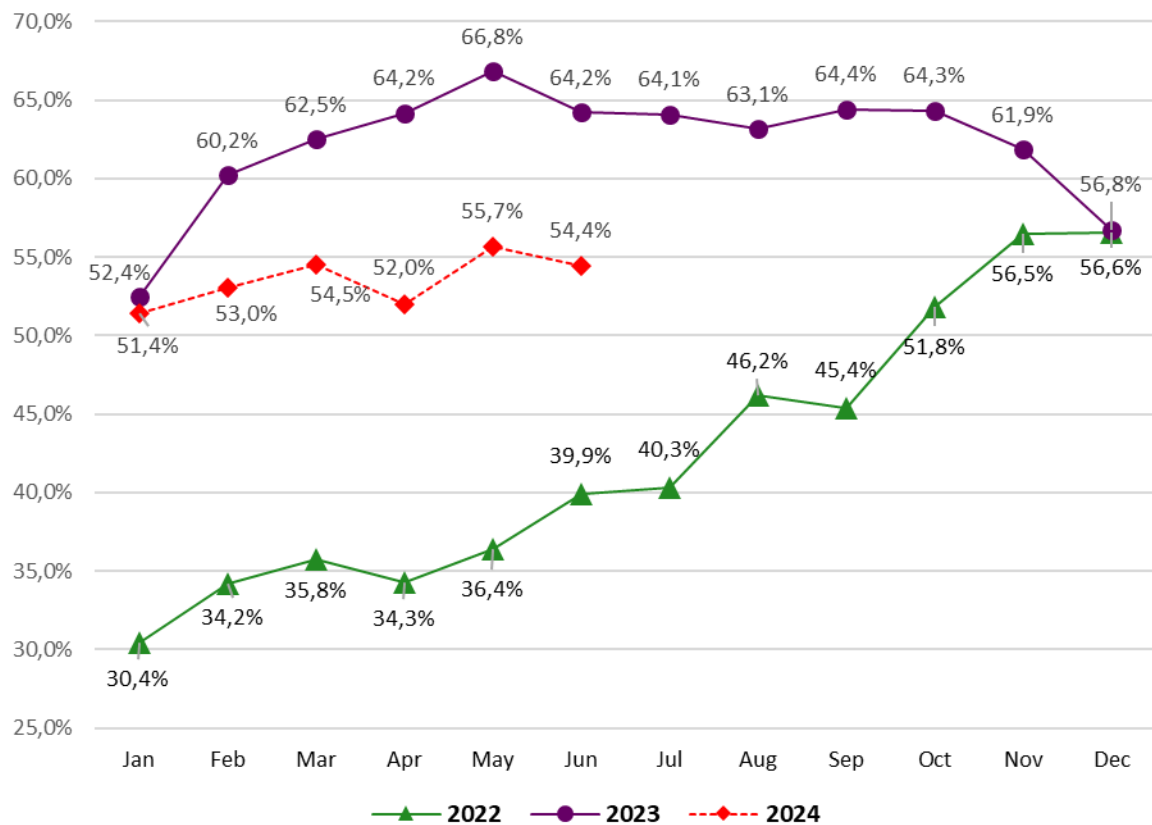
Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners (Teu x 1.000)



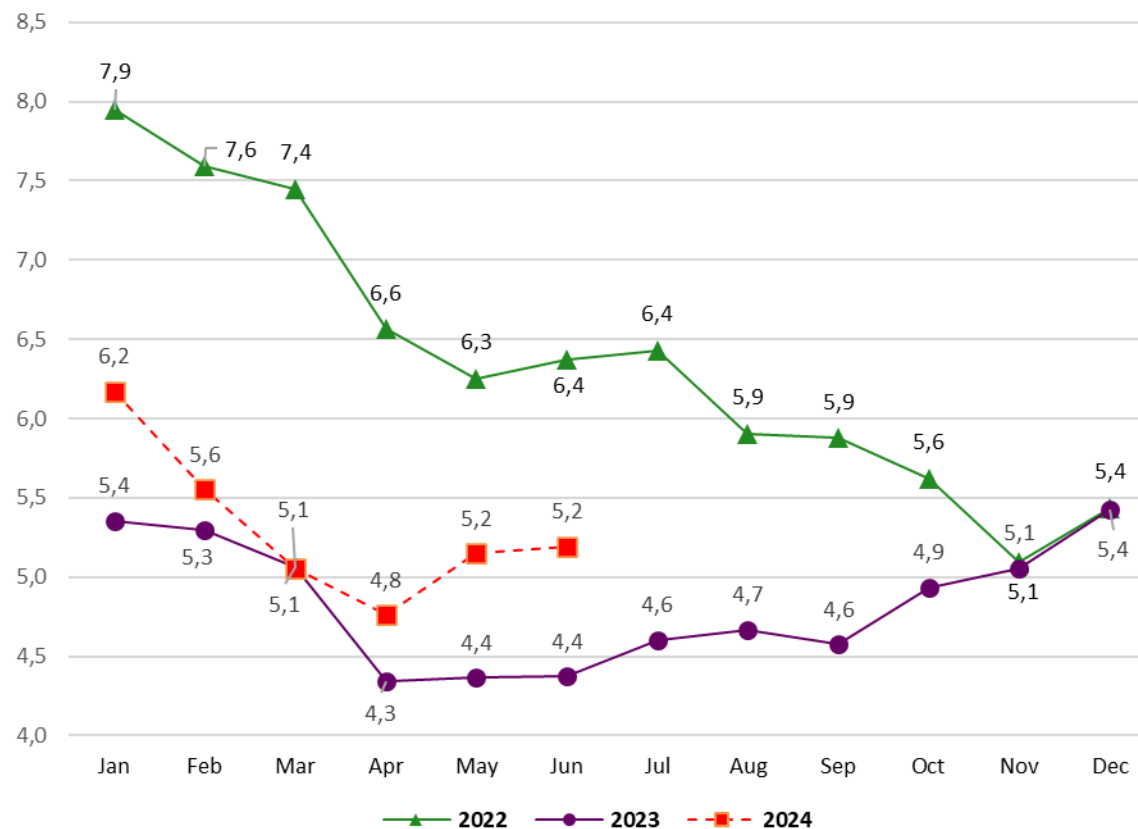
## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel primo semestre del **2024**, la qualità dei servizi marittimi, sia in termini di percentuale delle navi arrivate in orario, sia dei giorni medi di ritardo, è **peggiorata** rispetto al 2023, soprattutto nella prima parte dell'anno, come conseguenza della situazione di Suez e le possibili cause di ritardo, che comporta il passaggio dal Capo di Buona Speranza. Nel 2024 le navi arrivate in orario sono il **53%** circa, contro il 62% del 2023, con un ritardo medio di **5,3 giorni**, contro i 4,8 dell'anno scorso.

### Valore % delle navi in orario



### Giorni medi di ritardo



Fonte: Sea Intelligence



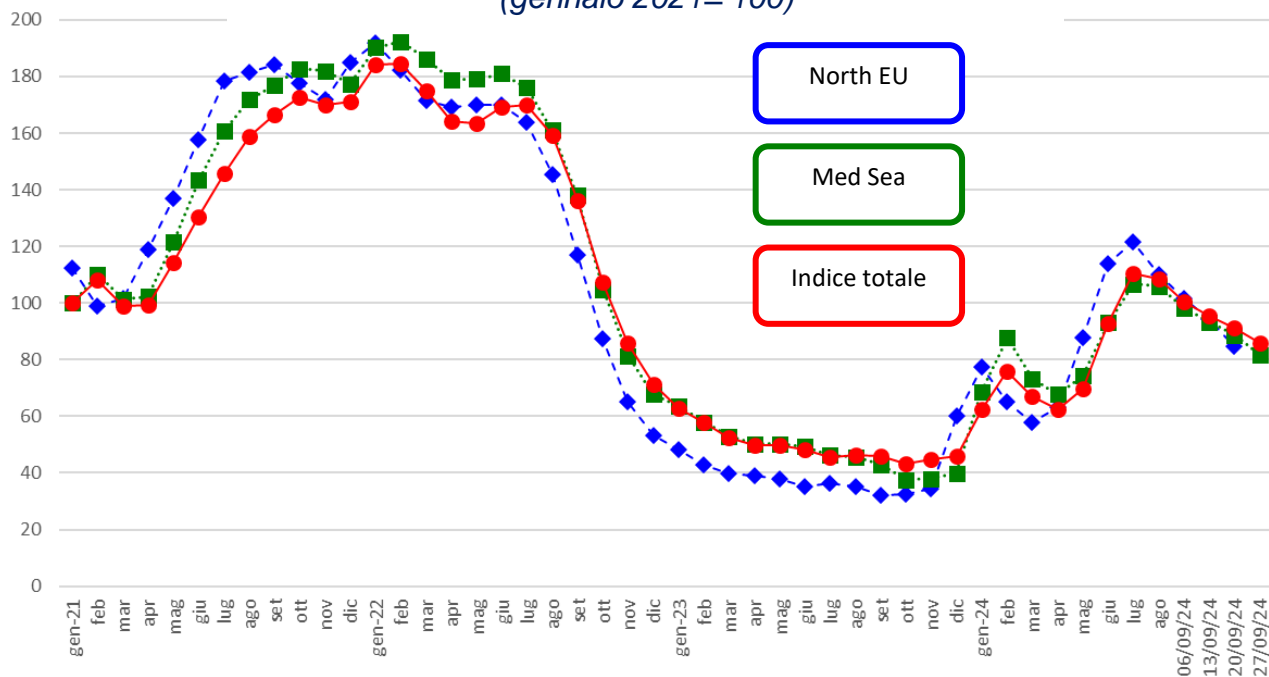
## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del **CCFI (China Containerized Freight Index)**, nel periodo **gennaio 2021 (=100) – 13 settembre 2024**. Dopo l'impressionante ascesa dei noli nel periodo post pandemia e per tutto il 2021, a partire da febbraio 2022, è incominciata una rapida discesa degli stessi, che li ha riportati su valori pre-pandemia.

Nel 2024, dopo una prima **impennata a gennaio 2024**, in concomitanza con gli attacchi degli Houthi, sono scesi per poi scendere e riprendere la loro ascesa ad aprile. Attualmente i noli verso i porti del Nord Europa e del Mediterraneo mostrano una tendenza alla diminuzione, segnalata anche dal Drewry's World Container Index, che per la settimana del 3 ottobre indica una diminuzione del 5% dei noli medi (3.489 USD/40'), rispetto alla settimana precedente.

### Andamento del CCFI, gennaio 2021-27/09/2024

(gennaio 2021= 100)



Il China Containerized Freight Index (CCFI), pubblicato da Shanghai Shipping Exchange, è un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti da 24 compagnie di navigazione per i servizi che partono dai porti cinesi di Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen and Guangzhou, diretti verso le principali aree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).

### Drewry's World Container Index

(USD/container 40')



Il Drewry's World Container Index misura il nolo medio, in USD per container da 40', praticato lungo le sette maggiori trade line.

Fonte: Drewry



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il 2024 è stato un anno importante per il settore dello shipping, durante il quale si sono **ridefinite le alleanze** tra le grandi compagnie di navigazione, riconfigurando così gli assetti competitivi consolidati in questi ultimi anni. In particolare:

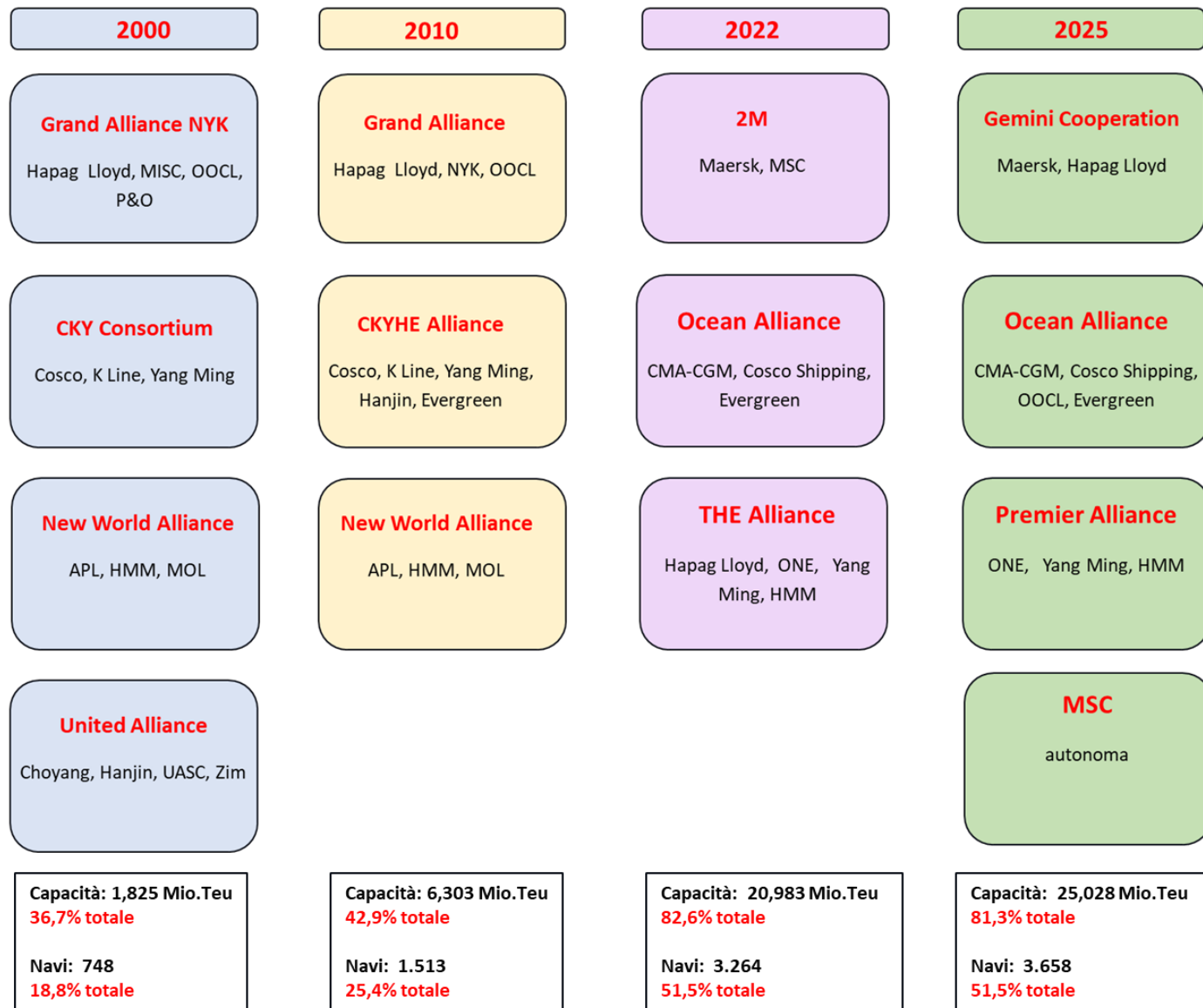
**1)** si è sciolta la pluriennale alleanza 2M tra **MSC e Maersk** (durava dal 2015), per le profonde differenze di strategie perseguite dalle due compagnie: MSC offrirà numerosi servizi diretti anche a porti minori (es. paesi scandinavi e nel Baltico), mentre Maersk si affiderà maggiormente al *transshipment* e al sistema *hub and spoke*, selezionando alcuni grandi porti per le chiamate dirette.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, MSC offrirà 6 servizi, di cui 4 toccheranno i porti italiani di Gioia Tauro (2 servizi), Genova (2 servizi), La Spezia (1 servizio) e Trieste (1 servizio). MSC ha annunciato anche un accordo di *slot agreement* su alcune tratte con Premier Alliance.

**2)** **ONE, Yang Ming e HMM**, dopo l'uscita di Hapag Lloyd da THE Alliance, hanno deciso di continuare la loro collaborazione dando vita a **Premier Alliance**. Recentemente sono stati illustrati i nuovi servizi offerti, tra i quali 5 serviranno il Mediterraneo. I porti italiani coinvolti saranno quelli di Genova (3 servizi), La Spezia (1 servizio) e Gioia Tauro (1 servizio).

**3)** La nuova alleanza **Gemini Cooperation** tra Maersk e Hapag Lloyd ha reso noti i servizi che verranno effettuati a partire dal 2025. Per quanto riguarda il Mediterraneo sono previsti 3 servizi Asia-Med, 2 Nord America-Med, 3 Medio Oriente-Med. I porti italiani toccati direttamente saranno quelli di Genova e Vado e via feeder, oltre a gli stessi Genova e Vado su alcuni servizi (es. US4 da Tangeri e SE2 da Barcellona), quelli di La Spezia e Livorno.

### Il sistema delle alleanze



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

I risultati di bilancio realizzati dalle compagnie di navigazione nei primi **sei mesi del 2024** possono essere giudicati nel complesso in modo positivo e comunque di consolidamento della situazione, dopo le forti contrazioni del 2023 conseguenti al crollo dei noli. I risultati migliori sono stati realizzati dalle compagnie asiatiche, che probabilmente hanno goduto del buon andamento dei traffici trans-pacifici e inter-asiatici.

	Compagnia	Valuta	Ricavi			EBITDA			Profitti			EBITDA/Ricavi		Profitti/Ricavi	
			I°SEM23	I°SEM24	Var %	I°SEM23	I°SEM24	Var %	I°SEM23	I°SEM24	Var %	I°SEM23	I°SEM24	I°SEM23	I°SEM24
<b>CMA</b>	CMA CGM	Mln.US\$	37.701	25.011	-33,7%	18.464	6.017	-67,4%	14.801	3.342	-77,4%	49,0%	24,1%	39,3%	13,4%
<b>EVE</b>	Evergreen (a)	Mln.TWD	66.826	88.638	32,6%	11.137	15.654	40,6%	6.334	18.223	187,7%	16,7%	17,7%	9,5%	20,6%
<b>HLL</b>	Hapag Lloyd	Mln.EUR	10.036	8.804	-12,3%	3.493	1.822	-47,8%	2.898	732	-74,7%	34,8%	20,7%	28,9%	8,3%
<b>HMM</b>	Hyundai MM (a)	Mln.US\$	3.226	3.700	14,7%	357	779	118,2%	468	849	81,4%	11,1%	21,1%	14,5%	22,9%
<b>MSK</b>	Maersk	Mln.US\$	27.195	25.126	-7,6%	6.953	3.740	-46,2%	3.810	1.041	-72,7%	25,6%	14,9%	14,0%	4,1%
<b>OOCL</b>	OOCL (a)	Mln.US\$	4.541	4.646	2,3%	1.134	835	-26,4%	1.129	833	-26,2%	25,0%	18,0%	24,9%	17,9%
<b>WHA</b>	Wan Hai (a)	Mln.TWD	50.028	65.780	31,5%	-4.914	13.102	266,6%	-4.451	16.199	363,9%	-9,8%	19,9%	-8,9%	24,6%
<b>YMG</b>	Yang Ming (a)	Mln.TWD	72.000	96.391	33,9%	3.042	22.020	623,9%	3.448	23.419	579,2%	4,2%	22,8%	4,8%	24,3%
<b>ZIM</b>	Zim (a)	Mln.US\$	2.684	3.495	30,2%	-182	635	348,9%	-271	465	171,6%	-6,8%	18,2%	-10,1%	13,3%

a) Risultato delle attività operative

b) Evergreen dati riferiti al I° trimestre

Fonte: bilanci aziendali



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Nel grafico seguente è indicato l'andamento 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. L'indice, dopo il massimo di 3360 punti di dicembre 2023, è sceso fino ad un minimo di 1318 punti a gennaio 2024 per poi stabilizzarsi in una fascia tra i 1600 e 2000 punti.

Andamento del Baltic Dry Index (19/09/2023 - 20/09/2024)

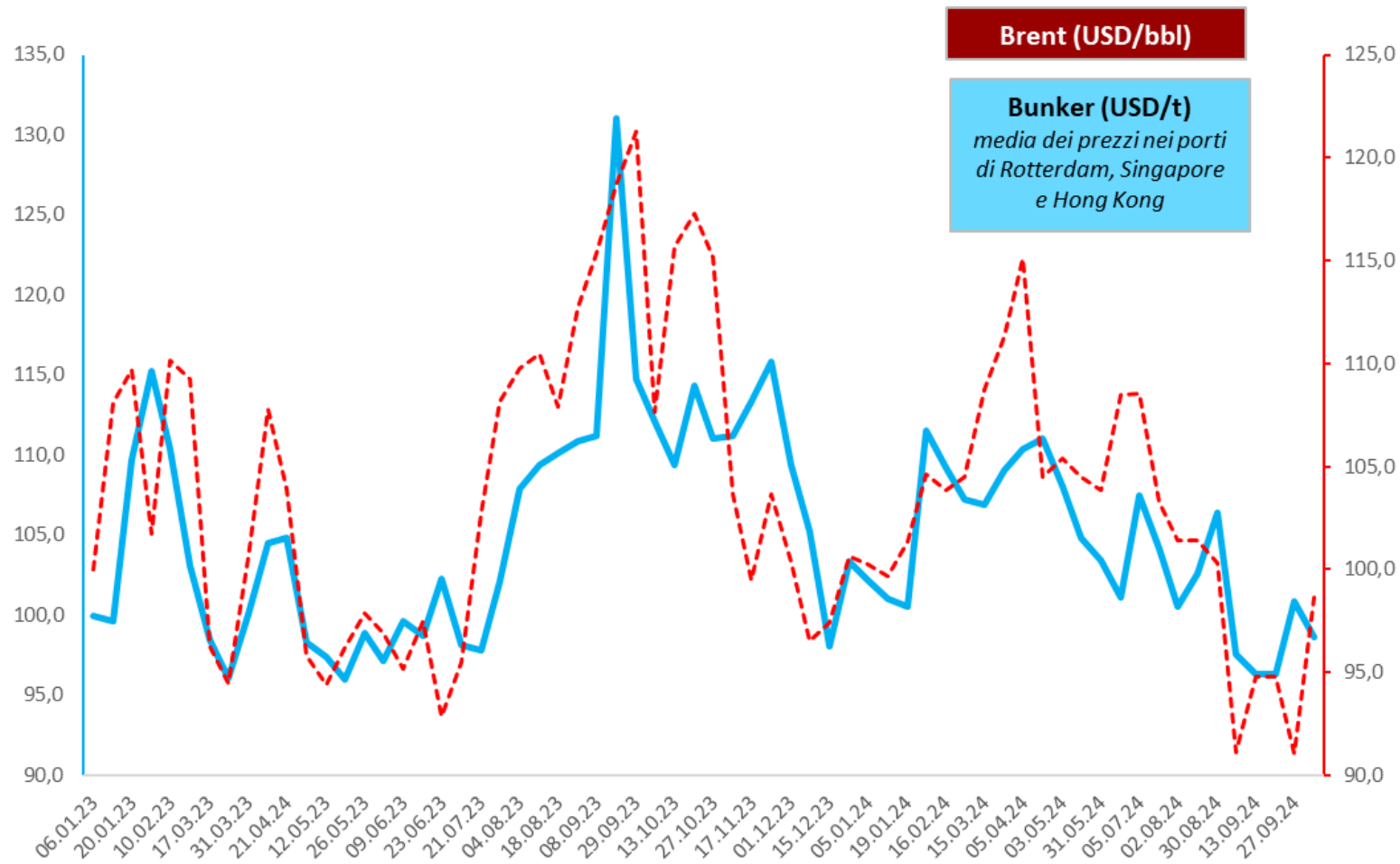


Fonte: Investing.com



## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Andamento del bunker e del Brent (gennaio 2023= 100)



Fonte: DynaLiners, Investing.com



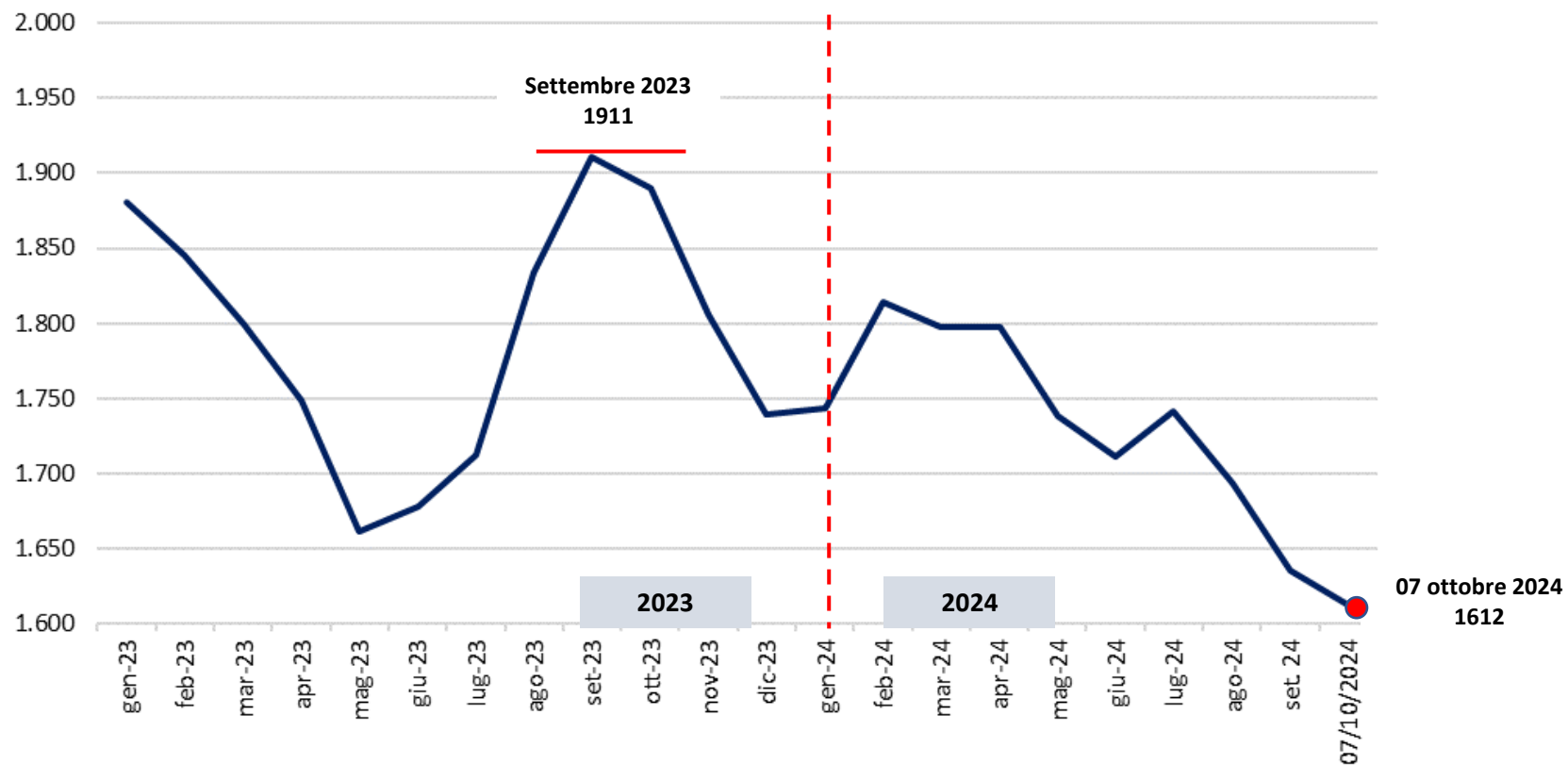


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il prezzo del gasolio per autotrazione, nel periodo indicato, ha raggiunto il suo massimo (media del mese) a **settembre 2023** con **1911 €/1000 litri**, per poi scendere ad un minimo di **1621 €/1000 litri** nella **prima settimana di ottobre 2024**. L'andamento nel 2024 è stato condizionato dalle oscillazioni del prezzo del petrolio (Brent), che a partire da aprile 2024 ha visto un trend in discesa, con un'inversione nei primi giorni di ottobre a seguito delle già citate tensioni politiche in Medio Oriente.

### Andamento del prezzo medio mensile del gasolio per autotrazione (Euro x 1000 litri)

(gennaio 2022– 07 ottobre 2024)



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

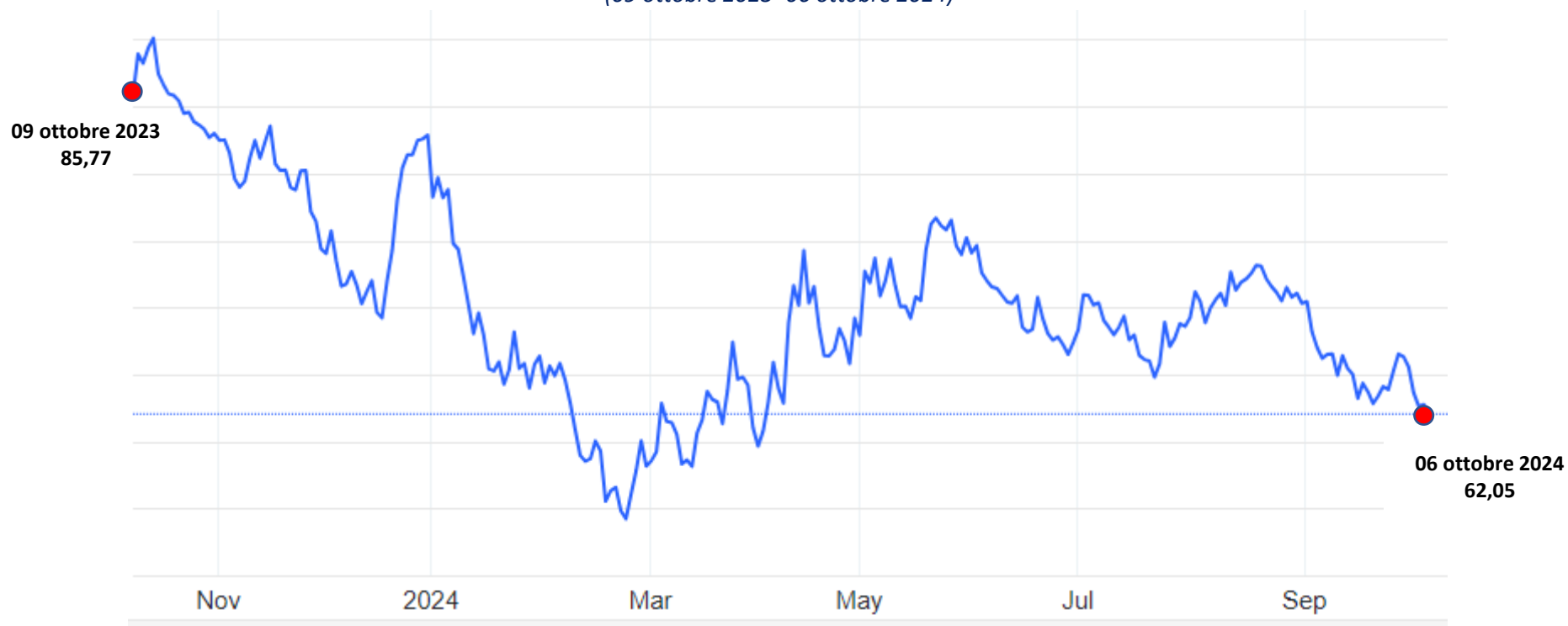


## 6. Tendenze dello shipping internazionale

Il settore manifatturiero dell'Eurozona ha continuato a contrarsi nel 2024, riducendo la domanda di EUA (*European Union Allowances*) e con essa il prezzo del carbonio scambiato dall'Unione. Ricordiamo che gli EUA sono scambiati sul mercato, per adempiere agli obblighi di compensazione delle emissioni di tutti gli operatori ETS (*Emission Trade System*), ossia produttori di CO<sub>2</sub>.

### Andamento del prezzo del carbonio sul mercato dell'Unione Europea

(09 ottobre 2023–06 ottobre 2024)



Fonte: Trading Economics