

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli spedizionieri italiani rivedono al ribasso le previsioni per il 2022

Nicola Capuzzo · Thursday, April 7th, 2022

Viene pubblicato oggi dal Centro Studi Fedespedit il 19° quadrimestrale di informazione economica “Fedespedit Economic Outlook”, con dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, etc.) oltre agli ultimi dati sull’import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale, e il traffico aereo cargo. Lo studio è disponibile sul sito di Fedespedit nella sezione [Centro Studi](#)

Il report si apre sulle incertezze provocate dallo scoppio della guerra in Ucraina che ha acuito le criticità che già avevano segnato il 2021 (aumento costante dei prezzi delle materie prime e dei beni energetici e congestionamento delle filiere di approvvigionamento): tutte le previsioni di crescita a livello Mondo per il 2022 sono state riviste al ribasso e il rischio stagflazione sembra sempre più concreto.

Per quanto riguarda l’Italia il report evidenzia che:

– Il 2021 è stato per il commercio estero italiano l’anno della ripresa, dopo la flessione del 2020 dovuta alla pandemia: le esportazioni hanno registrato un aumento del 21,0%, e le importazioni sono cresciute del 30,2%.

– Sulla ripresa pesa, tuttavia, l’aumento dell’inflazione: nel mese di febbraio i prezzi al consumo (NIC) sono aumentati rispetto al mese di gennaio del +0,9% e rispetto a febbraio 2021 del +5,7%. L’aumento è imputabile ai beni energetici, sia di quelli regolamentati (energia elettrica e gas) cresciuti in un anno (febbraio su febbraio) del 94,6%, sia di quelli non regolamentati (carburanti) aumentati nello stesso periodo del 31,3%.

A questo si aggiungono le conseguenze attese a causa del conflitto tra Russia e Ucraina: nella nota mensile di febbraio, l’Istat annuncia che l’effetto dello shock dei beni energetici sul Pil è valutabile nella perdita di 0,7 punti percentuali e in una variazione del Pil nel I° trimestre prossima allo zero.

Per quel che concerne lo shipping:

– Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel 2021, è stimato in 179,1 milioni di Teu, con aumento del +6,6% rispetto al 2020. I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, in tutte le grandi aree geografiche, tranne il Nord America, che ha visto

invece aumentare in modo deciso il numero dei container in entrata (+16,9%). Continua a caratterizzare in negativo il settore dello shipping il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 meno 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati (con punte negative del 32,2% e 31,7% nei mesi di novembre e dicembre 2021).

– Dopo la flessione del 2020, i porti italiani sono tornati a crescere, superando per la prima volta, nel 2021, la soglia degli 11 milioni di Teu movimentati. Significativo il recupero di La Spezia (+17,2%), di Genova (+8,7%) e Savona (+52,8%). I porti liguri beneficiano verosimilmente del buon andamento dell'economia del Nord Italia, in particolare della Lombardia, della quale sono i porti di riferimento. L'incremento ha riguardato tutti i porti, tranne quelli di Civitavecchia (-6,0%), Venezia (-2,9%), Trieste (-2,4%), Bari (-1,4%) e Gioia Tauro (-1,5%).

– Nel 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato complessivamente 34,8 milioni di Teu con un aumento del +4,8% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti di Tanger Med (+24,3%), Malta (+21,5%), Barcellona (+19,4), mentre flette il traffico di Algeciras (-6,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 5,6%, con 46,3 milioni di Teu movimentati.

– Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, è proseguito nel 2021 il trend di rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020 a febbraio 2022 l'indice ha toccato quota 501 sulla tratta Cina-Nord Europa e 456 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 373. L'ascesa dei noli, a partire da marzo 2022, sembra aver subito un rallentamento: l'indice CCFI (China Containerized Freight Index) ad inizio aprile, sulla tratta Cina-Mediterraneo è sceso infatti a 426 punti e su quella Cina-Nord Europa a 454, rispettivamente il 6,6% e il 9,4% in meno rispetto ai valori massimi. Grazie all'aumento dei noli, alla riorganizzazione delle attività, alla grande attenzione ed al contenimento dei costi le compagnie mostrano, non solo significativi aumenti del fatturato, ma soprattutto fortissimi incrementi della redditività operativa e degli utili finali, che permettono un complessivo recupero degli squilibri finanziari accumulati negli anni precedenti al 2020.

Queste infine le principali conclusioni relative al cargo aereo:

– Sulla base dell'ultimo report di Iata (Air cargo market analysis, gennaio 2022), il traffico cargo espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) a gennaio 2022 è aumentato del 2,7% rispetto allo stesso mese del 2021 e del 5,1% rispetto a gennaio 2019. Occorre comunque considerare alcuni fattori che potrebbero impattare negativamente sul trend di ripresa: il costo del carburante aereo (+141,5% in un anno e gli effetti sul traffico aereo delle sanzioni imposte alla Russia).

– Anche per gli aeroporti italiani il 2021 è stato l'anno della ripresa del traffico aereo, dopo la grande crisi del 2020. L'aumento, del +29,3%, non ha permesso però di tornare sui livelli del 2019. Fa eccezione Milano MXP, il principale aeroporto cargo italiano, che ha realizzato una crescita del 44,6% sul 2020 e del 33,8% sul 2019, collocandosi così all'8° posto tra gli aeroporti cargo europei per volume di movimentato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 7th, 2022 at 4:15 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.