



CONFINDUSTRIA

# **Consuntivi e previsioni economiche a breve termine e impatti dei noli marittimi**

**Giuseppe Mele**  
**Direttore Coesione Territoriale e Infrastrutture**

**19 MARZO 2021**



CONFINDUSTRIA

**Il consuntivo di un 2020  
segnato dalla crisi sanitaria**

## GLI IMPATTI MACRO DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA NEL 2020

- PIL -7,8%
- Consumi -7,6%
- Investimenti -7,8%
- Import -16,2%
- Export -14,2%
- Occupati -10,3%

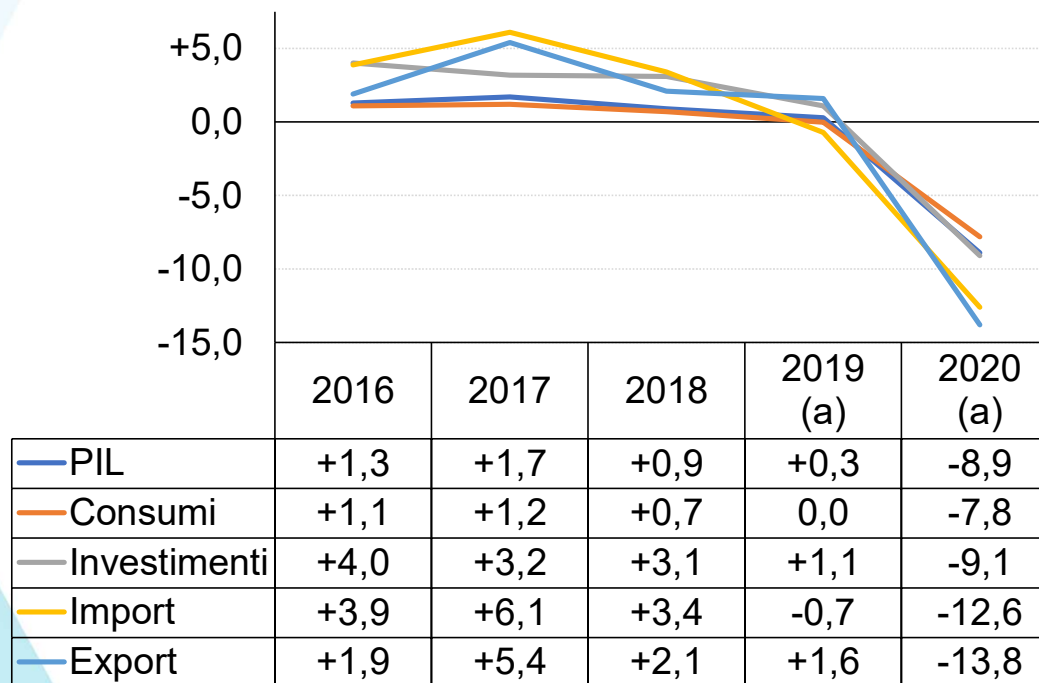
La recessione è stata dura.

Il PIL a prezzi correnti si è ridotto di 139 miliardi, i consumi di 107 miliardi e gli investimenti fissi lordi di 28 miliardi.

L'import si è ridotto di 82 miliardi e l'export di 80 miliardi.

Le ULA sono diminuite di 2,5 milioni, pur a fronte di un calo più contenuto degli occupati, per il blocco dei licenziamenti.

Conti economici: andamento delle principali variabili



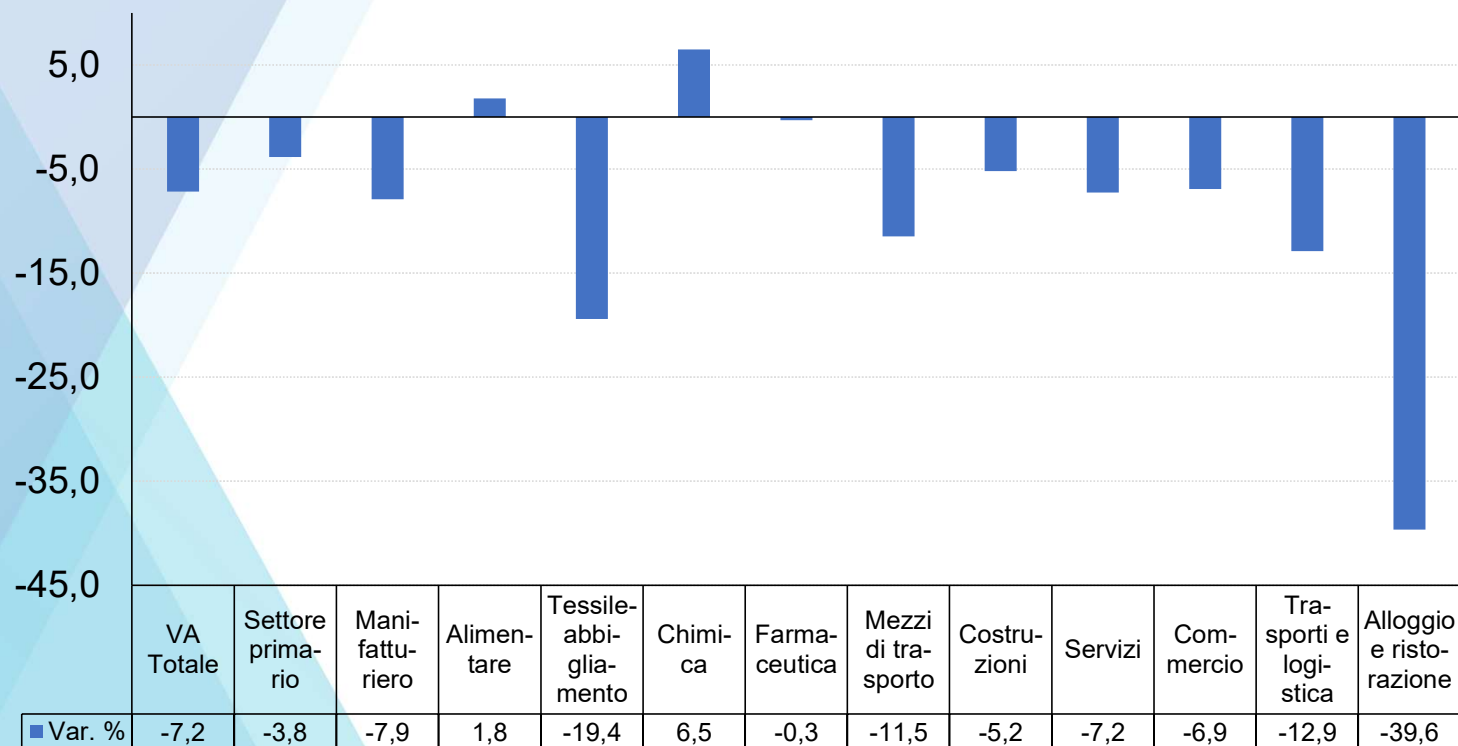
(a) Dati provvisori

Fonte: elaborazioni Confindustria su dati ISTAT (variazioni % su valori correnti).

## CALO GENERALIZZATO DEL VALORE AGGIUNTO, PESANTE NEI SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE E DI TRASPORTO E LOGISTICA

- A fronte di un calo complessivo del 7,2% del valore aggiunto, si rilevano andamenti positivi o quasi stabili solo nei settori essenziali.
- Nel calo del manifatturiero (-7,9%) si segnalano gli andamenti molto negativi del tessile (-19,4%) e dei mezzi di trasporto (-11,5%).
- Nel calo dei servizi (-7,2%), particolarmente pesante è il calo di alberghi e ristorazione (-39,6%) e di trasporti e logistica (-12,9).

Variazioni % del Valore Aggiunto per settore



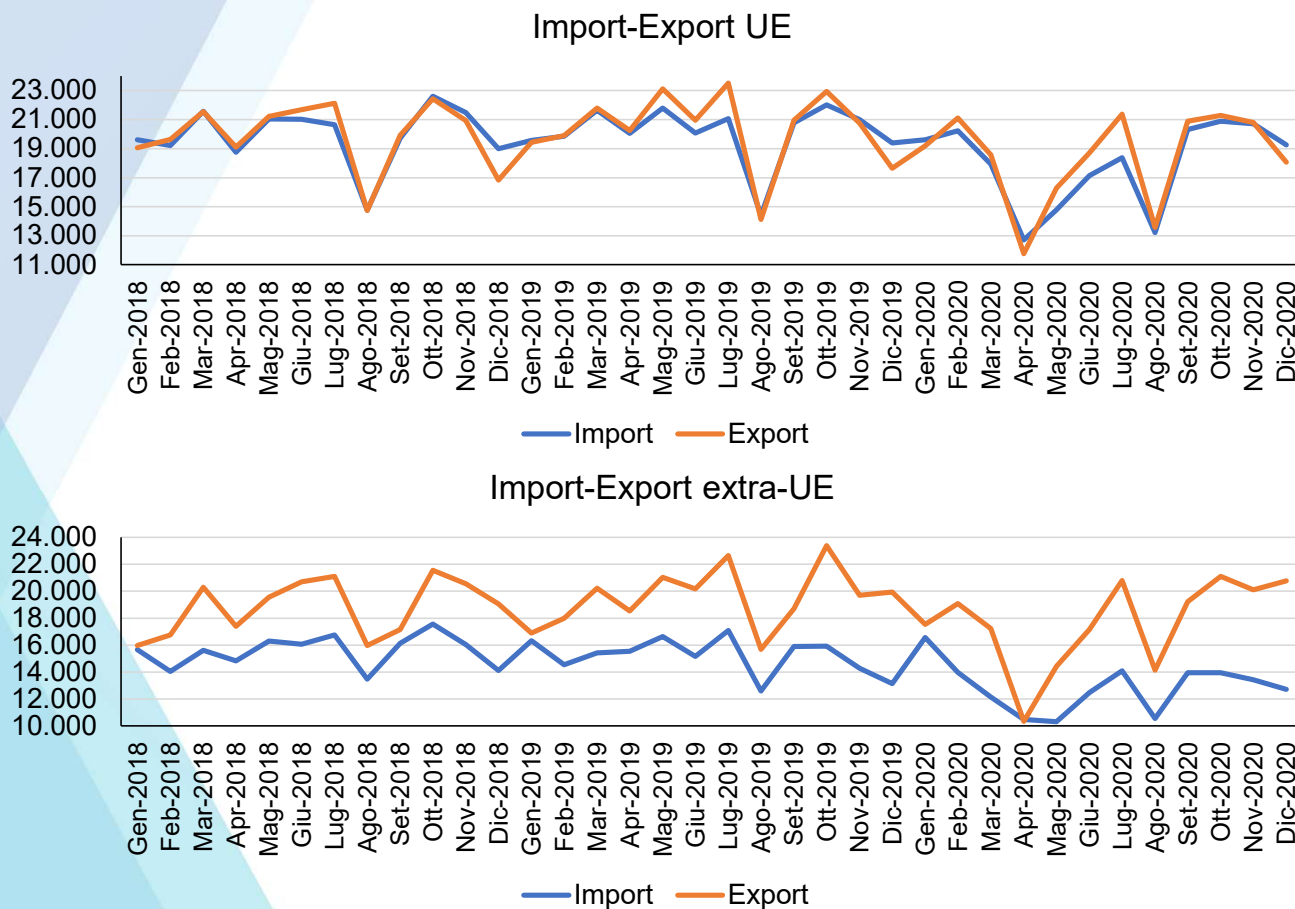
Dati provvisori

Fonte: elaborazioni Confindustria su dati ISTAT (variazioni % su euro correnti).

## IL CONSUNTIVO DEGLI SCAMBI È STATO NEGATIVO E L'ANDAMENTO MOLTO OSCILLANTE, MA I SALDI UE E EXTRA-UE SONO STATI POSITIVI

**Gli scambi globali dell'Italia nel 2020 sono calati del 12,8% per l'import e del 9,7% per l'export, con una tendenza alla ripresa verso fine anno**

- Scambi Ue: l'import è calato del 10,9% e l'export del 9,7%.
- Scambi extra-UE: l'import è calato del 15,2% e l'export del 9,8%.
- In Europa aumentano i problemi del trasporto stradale: il caso del Brennero e delle frontiere interne ed esterne all'UE.
- Sono cresciuti i costi dei noli, in particolare quelli marittimi, anche per la «crisi dei container».
- La pandemia ha evidenziato criticità strutturali, concorrenziali e di *governance*, soprattutto nell'UE.



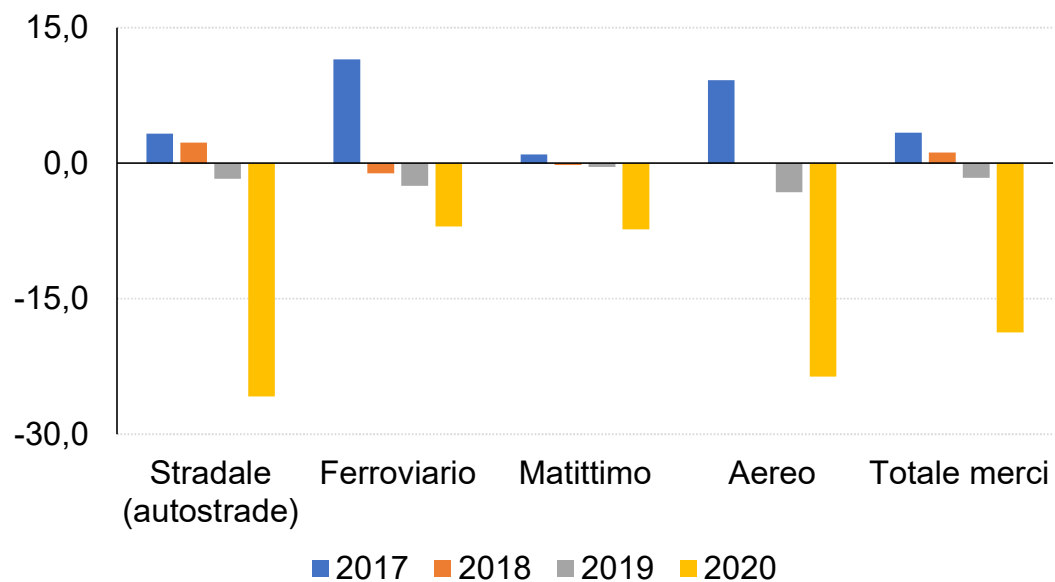
Fonte: elaborazioni Confindustria su dati ISTAT (milioni di euro correnti).

# TRASPORTI: NEL 2020 CROLLO DEL TRASPORTO PASSEGGERI E PIÙ CONTENUTO NEL MERCI, CON QUALCHE SEGNALE POSITIVO PER IL 2021

Indicatori congiunturali del trasporto passeggeri (var. % tendenziali)



Indicatori congiunturali del trasporto merci (var. % tendenziali)

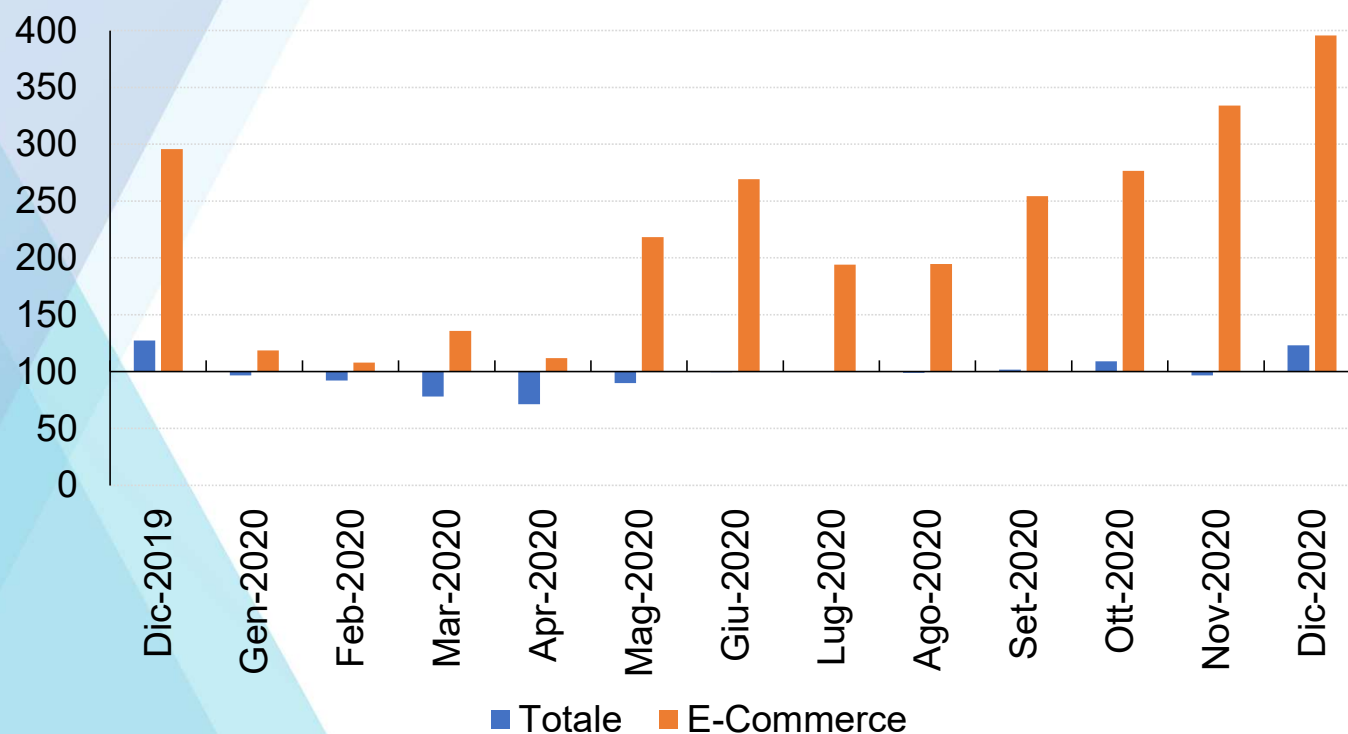


Fonte: elaborazioni Confindustria su dati Confcommercio – Osservatorio congiunturale trasporti (febbraio 2021).

## CRESCERE L'E-COMMERCE: UN FENOMENO DESTINATO A CONSOLIDARSI ANCHE DOPO LA PANDEMIA

- A fronte di un calo complessivo nel 2020 delle vendite al dettaglio del 5,4%, le stime provvisorie a consuntivo evidenziano una crescita del 34,8% dell'e-commerce (+6,3 miliardi di euro).
- La tendenza di lungo periodo mostra che l'e-commerce nell'ultimo anno è passato da 3 a 4 volte il valore base del 2015.
- È un fenomeno strettamente connesso alle catene logistiche globali, ma che sotto la spinta della pandemia è destinato a modificare sensibilmente gli assetti distributivi del paese, soprattutto in ambito urbano.

Vendite al dettaglio in Italia (base 2015 = 100)



Fonte: elaborazioni Confindustria su dati ISTAT.





CONFINDUSTRIA

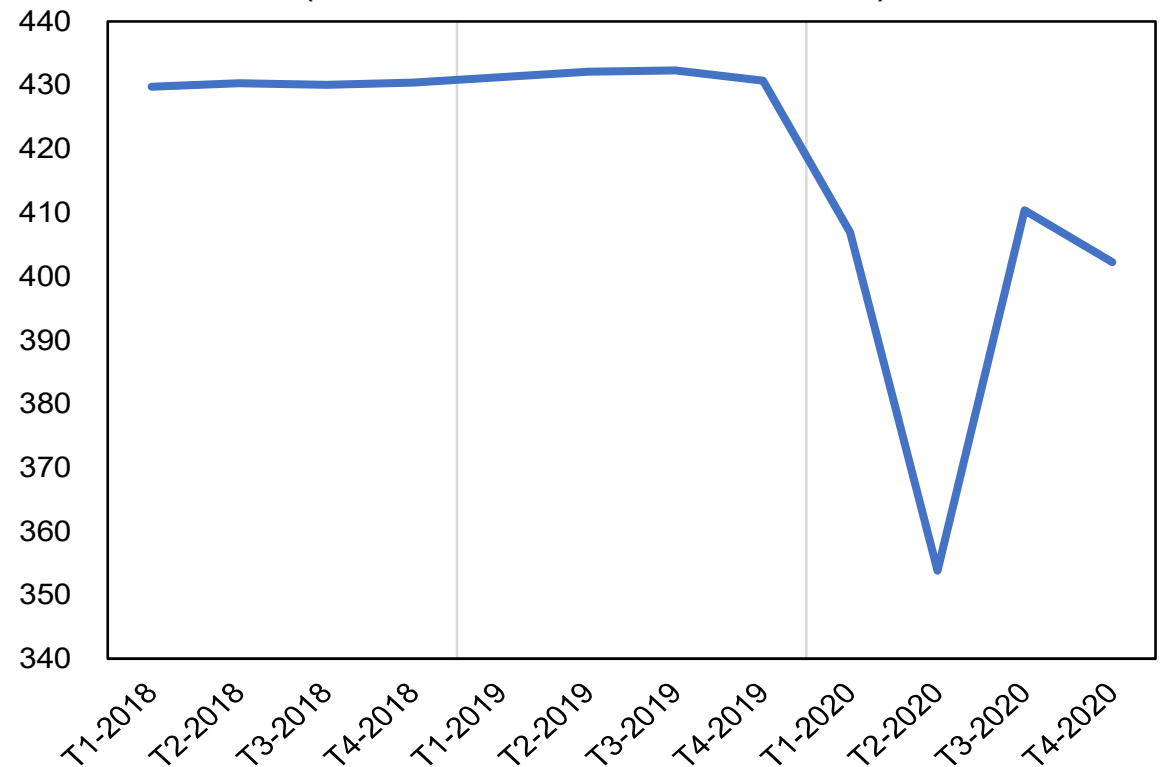
**La congiuntura e le  
limitate prospettive di ripresa**



## NUOVO CALO DEL PIL NEL 4° TRIMESTRE 2020: PROSPETTIVE 2021 PIÙ BASSE

- Le prospettive di ripresa nel 2021 sono legate alla dinamica dell'emergenza sanitaria e alle conseguenti restrizioni per contenerla: la dimostrazione più evidente è il nuovo calo del PIL nel 4° trimestre 2020 (-2%) dopo il forte rimbalzo nel 3°.
- Rispetto alle previsioni, il risultato di fine anno è una minore caduta media annua nel 2020, ma con meno rimbalzo sul 2021, che parte più basso.

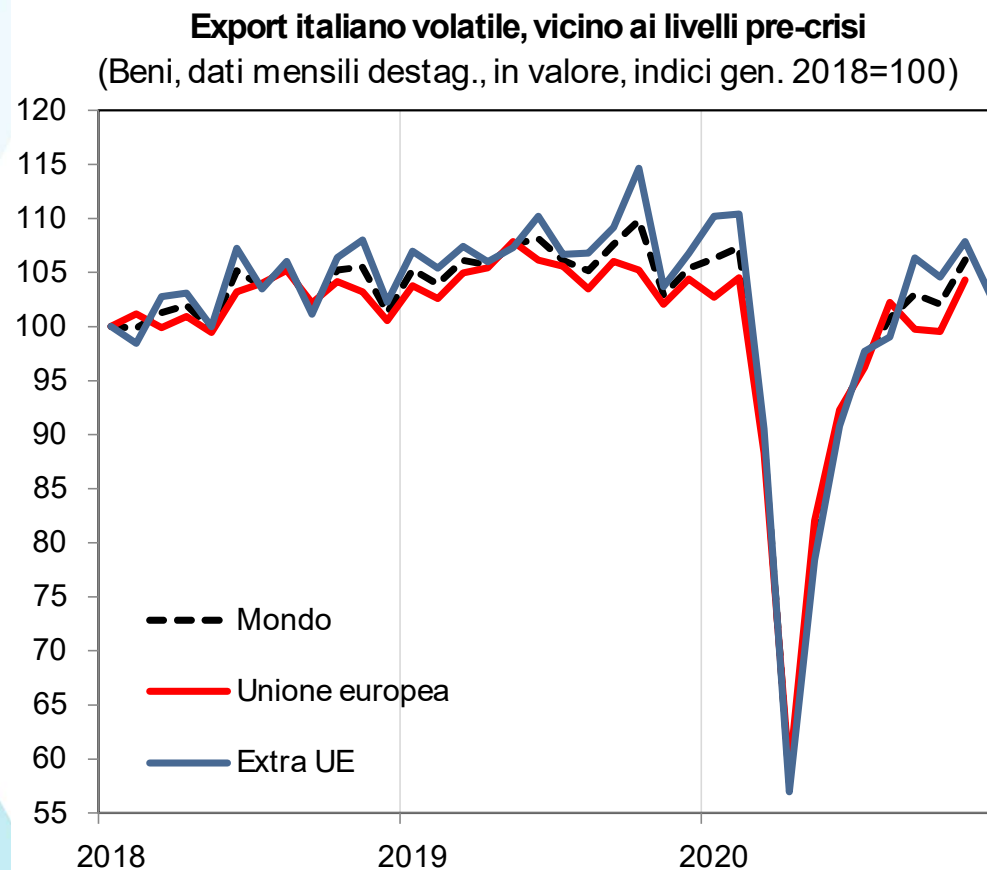
**L'andamento del PIL in Italia**  
(miliardi di euro, dati trimestrali)



Fonte: elaborazioni e stime CSC su dati ISTAT.

## EXPORT: CONFERMATO UN ANDAMENTO PARZIALMENTE MIGLIORE, MA ANCORA TROPPO INCERTO

- Il commercio mondiale è tornato sopra i livelli pre-crisi a fine 2020, ma le prospettive per inizio 2021 sono ancora incerte per la diffusione della pandemia, come segnalato dall'indebolimento degli ordini esteri globali (indici PMI a 50,1).
- Destinazioni molto eterogenee: in positivo Germania, Svizzera, Cina e USA.
- In miglioramento le prospettive per inizio 2021, secondo gli indicatori qualitativi sugli ordini manifatturieri esteri.

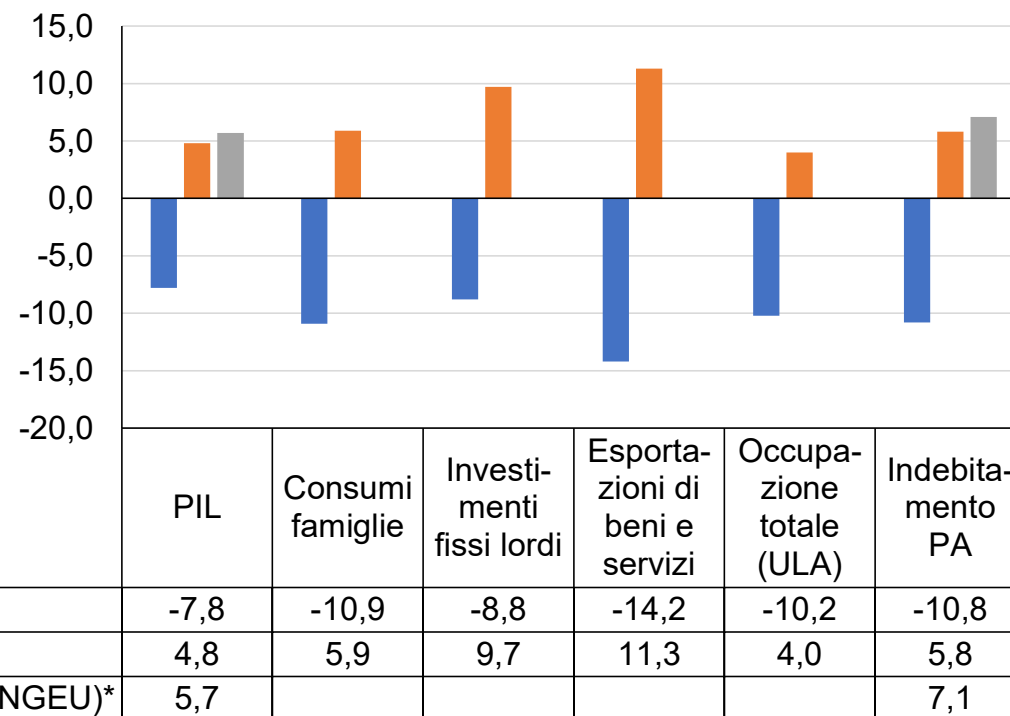


Fonte: elaborazioni CSC su dati ISTAT.

## LE ULTIME PREVISIONI DEL CSC PER L'ITALIA

- Lo scenario è vincolato all'efficacia di un piano vaccinale in grado di ridurre la crisi sanitaria nel 1° semestre 2021
- Una spinta aggiuntiva dovrebbe arrivare dall'impiego delle risorse NGEU

Previsioni 2021



\* Scenari senza e con previsioni di spesa NGEU incorpora la manovra delineata nella NADEF per il 2021.

Fonte: elaborazioni e stime Centro Studi Confindustria su dati ISTAT.

## LA RIPRESA DIPENDERÀ SENSIBILMENTE DA QUELLA DEI SERVIZI: TURISMO, RISTORAZIONE E TRASPORTI

- I servizi sono destinati a pesare sensibilmente sulle prospettive di ripresa, perché tra i più esposti alle misure di **contenimento della mobilità**: soprattutto il **turismo** (prima del Covid, pesava per il 6% del PIL in Italia e circa il doppio con l'indotto), dopo il crollo del 2020 e la mancata stagione invernale, non vede ancora possibilità concrete di ripresa.
- Gli indici PMI nei servizi, anche se in territorio negativo, erano risaliti a gennaio 2021 a 44,7 da 39,7 di dicembre, ma le prospettive di ripresa restano deboli a causa delle misure anti-pandemia ancora in campo.
- Il contenimento della mobilità colpisce in particolare il **trasporto collettivo di persone**, da quello locale a quello regionale, nazionale e internazionale, in particolare quello crocieristico (praticamente azzerato).
- Il **trasporto di merci** resta fortemente ancorato agli andamenti economici interni e internazionali, ma soffre di **fenomeni incontrollabili** generati da misure regionali (transiti stradali dei confini terrestri) e da blocchi/restrizioni dei flussi marittimi (ridotta disponibilità e aumento dei prezzi dei container).



CONFINDUSTRIA

**La questione dei noli marittimi non è solo un problema interno alla filiera logistica, ma investe tutto il sistema produttivo e può minare le già limitate prospettive di ripresa**

## L'IMPATTO DELL'AUMENTO DEI NOLI MARITTIMI

Da novembre-dicembre 2020 c'è stata una crescita sensibile delle segnalazioni delle nostre rappresentanze territoriali e di categoria sulla crescita dei prezzi e sull'incertezza della disponibilità dei noli marittimi:

- Costi insostenibili e spiazzamento competitivo delle nostre esportazioni;
- Improvvise disdette e difficoltà di nuove disponibilità di spedizione;
- Rischi di penali per ritardata o mancata consegna.

Nel nostro sistema associativo la «questione noli marittimi» rischia di diventare «esplosiva» e si sta sovrapponendo all'aumento dei prezzi delle materie prime.

Se non si riducono i costi dei noli, le aspettative moderatamente positive per il 2021 rischiano quindi di essere riviste al ribasso, data l'importanza dell'export (e dell'import) per la nostra economia.

## COME AFFRONTARE QUESTA CRITICITÀ STRUTTURALE: IL RUOLO DELLE IMPRESE

Questo andamento dei prezzi dei noli marittimi rischia di coinvolgere la stessa geografia economica globale.

Il nostro export rischia di essere non solo meno competitivo, ma anche di essere sostituito da un'offerta «di prossimità» ai nostri mercati di sbocco.

La riduzione della nostra competitività commerciale coinvolge inevitabilmente trasporto marittimo e spedizioni nazionali.

Serve un approccio di sistema, una maggiore collaborazione logistica tra domanda e offerta, tra merce, trasporto marittimo e spedizioni ...

COME?



Due questioni fondamentali da approfondire e porre all'attenzione della politica, europea e nazionale:

- L'esenzione dei consorzi di trasporto marittimo dalla regolamentazione UE sulla concorrenza (CBER prorogata al 2024) ha ancora senso? La principale motivazione era quella di ridurre i costi e aumentare l'efficienza, con effetti positivi sulla globalizzazione degli scambi. È ancora così?
- La produzione dei container (96%) è troppo concentrata e dipendente dalla Cina. Si possono creare opportunità per avviare un mercato europeo/nazionale dei container?