

# SCENARI MACROECONOMICI E TENDENZE NEL TRASPORTO MARITTIMO

*Michele Zanette*

*(versione del 1° dicembre 2009 – con dati aggiornati al 27 novembre)*

## **Sommario**

*Nel corso degli ultimi dodici mesi l'economia mondiale è stata investita da una crisi economica pesantissima, molto più intensa e pervasiva di quanto fosse possibile prevedere. Nel 2009 il PIL mondiale calerà, in termini reali, di alcuni punti percentuali, un evento che non ha precedenti nella storia economica moderna. I primi ad essere investiti dalla crisi sono stati i paesi avanzati, che hanno dovuto affrontare una recessione molto intensa. I paesi in via di sviluppo, Cina e India in particolare, pur interessati dal calo della domanda mondiale, hanno continuato a crescere a ritmi sostenuti.*

*L'aspetto più eclatante della recente crisi economica è costituito dalla drammatica contrazione del commercio mondiale. L'elevata elasticità degli scambi internazionali rispetto al PIL, dovuta anche alla crescente integrazione fra i sistemi produttivi, ha determinato un crollo nel volume degli scambi che, nel complesso del 2009, è valutabile fra l'11 e il 13%. Tale evento appare ancora più grave perché si è verificato dopo un lungo periodo di espansione del commercio mondiale, con tassi di crescita medi annui del 7,8%. Nei momenti più critici della recessione, il primo e il secondo trimestre del 2009, il volume degli scambi mondiali è sceso di percentuali vicine al 20% su base annua.*

*Il settore dei trasporti marittimi, a cui fa capo il 75% del commercio internazionale, è stato investito in pieno dal crollo degli scambi internazionali. In corrispondenza con la fase più acuta della crisi, il primo trimestre del 2009, il quantitativo delle merci movimentate nei porti europei è diminuito del 10,5% rispetto al trimestre precedente e del 13% su base annua. Simili andamenti sono riscontrabili nei principali porti mondiali. Durante il 2009 la situazione non è migliorata in modo sensibile, e tutti i maggiori porti hanno registrato forti flessioni nel volume del traffico rispetto all'anno precedente. Considerando i primi nove mesi dell'anno si registrano cali fra il 15 e il 20% su base annua. La situazione del porto di Venezia rientra nella media dei maggiori porti europei.*

*Le tariffe del trasporto marittimo, massimo indicatore dello stato di salute del settore, sono scese moltissimo durante questo ultimo anno, creando non poche tensioni fra gli operatori. Il calo della domanda di trasporto marittimo ha avuto però maggiori ripercussioni economiche nei paesi in cui maggiore era la presenza di attività connesse al settore, dalla cantieristica alle assicurazioni. Solo importatori ed esportatori possono trarre vantaggio dal calo delle tariffe, perché ciò implica minori costi di trasporto su scala internazionale. In prospettiva, ciò potrebbe costituire la premessa per un sostenuto rilancio del commercio mondiale.*

*Il 2009 si sta però chiudendo all'insegna di un certo ottimismo per quanto concerne le future prospettive dell'economia mondiale. Anche se permangono rilevanti fattori di incertezza, il PIL mondiale è previsto in crescita nel 2010. Si tratterà comunque di una crescita debole, soprattutto nei paesi più avanzati e in quelli dell'UE, in particolare, dove il PIL crescerà solamente di qualche decimo di punto. La ripresa economica mondiale sarà trainata dai paesi in via di sviluppo, tra i quali spicca il ruolo dei paesi del BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), che per la loro dimensione e per il loro rapido sviluppo, favorito anche da un aumento della domanda interna, sembrano essere in grado di condizionare positivamente il futuro corso dell'economia mondiale.*

*Le buone prospettive per l'economia mondiale non mancheranno di riflettersi sugli scambi internazionali. Dopo aver già mostrato segni di crescita in questa ultima parte del 2009, il volume del commercio mondiale aumenterà con maggiore intensità nel 2010, quanto dovrebbe crescere di circa il 7%, e in misura ancora superiore negli anni successivi. Tuttavia il volume degli scambi commerciali ritornerà a livelli comparabili a quelli precedenti la crisi solamente fra molti anni. Coerentemente con questo scenario si scorgono segnali positivi anche per il traffico marittimo. Le rilevazioni dei principali porti mondiali indicano chiaramente un aumento nel quantitativo di merci movimentate in questa ultima parte del 2009, e le prospettive di crescita, seppur deboli, si estendono anche al 2010. Le tariffe del trasporto marittimo hanno invertito il loro trend discendente e sono cresciute decisamente in questi ultimi mesi del 2009, pur rimanendo lontane dai picchi massimi.*

*Anche l'economia Italiana ha già agganciato il treno della ripresa mondiale nell'ultima parte del 2009, ed è ragionevole ritenere che la spinta propulsiva originata dalla rinvigorita domanda estera possa estendersi al 2010 e agli anni seguenti. La ripresa economica italiana sarà però debole, inferiore all'1%, e densa di incognite. A pesare sulle prospettive c'è anche il rischio che la crisi economica stia intaccando in modo strutturale la capacità produttiva potenziale rendendo così difficile una solida crescita di lungo periodo.*

*Le previsioni indicano che il volume del commercio estero dell'Italia crescerà nei prossimi anni a ritmi inferiori a quelli degli altri paesi sviluppati. Anche a causa delle dinamiche dell'Euro, il volume delle esportazioni crescerà di appena l'1,5% nel 2010, mentre la stagnante domanda interna farà crescere il volume delle importazioni solamente del 2%. Scarse potrebbero apparire le prospettive di una sostanziale ripresa del trasporto marittimo, ma l'unica componente del commercio estero Italiano e del Nord-Est che origina una domanda per questo tipo di trasporto, e cioè gli scambi con i paesi extra-europei, ha dimostrato una dinamica molto più sostenuta della media. Molto tempo ci vorrà comunque affinché i volumi del traffico ritornino ai livelli massimi precedenti la crisi.*

**SCENARI MACROECONOMICI  
E TENDENZE NEL TRASPORTO MARITTIMO**

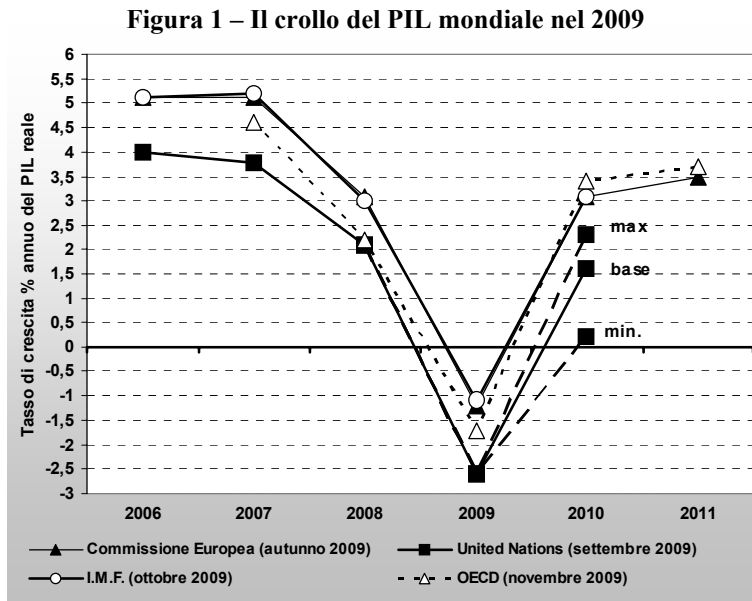
*INDICE*

<b>1</b>	<b>UNA RECESSIONE GLOBALE .....</b>	<b>4</b>
1.1	UNA CRISI PROFONDA CON ESITI INCERTI.....	4
1.2	UNA MONDO A DUE VELOCITÀ .....	6
1.3	IN ITALIA LA RIPRESA SARÀ DEBOLE.....	8
<b>2</b>	<b>IL CROLLO DEL COMMERCIO MONDIALE .....</b>	<b>10</b>
2.1	LA CENTRALITÀ DEL COMMERCIO MONDIALE NELLA CRISI.....	10
2.2	SI INTRAVEDONO I SEGNI DI UN MIGLIORAMENTO.....	12
2.3	IL COMMERCIO DELL'ITALIA E DEL NORD-EST: IL RUOLO DEGLI SCAMBI EXTRA EUROPEI.....	14
<b>3</b>	<b>LA CONGIUNTURA NEL TRASPORTO MARITTIMO.....</b>	<b>17</b>
3.1	IL TRAFFICO PORTUALE IN EUROPA .....	17
3.2	LE RECENTI DINAMICHE DEL TRAFFICO PORTUALE .....	18
3.3	TARIFFE DI TRASPORTO E CRISI DEL SETTORE .....	21

## 1 Una recessione globale

### 1.1 Una crisi profonda con esiti incerti

Il 2009 si sta chiudendo all'insegna di un cauto ottimismo per quanto concerne le future prospettive dell'economia mondiale. Ma può essere facile entusiasarsi dopo che si è assistito alla più grave crisi economica mondiale dal dopoguerra, non solo per la sua intensità, ma anche per la sua universalità, avendo interessato tutti i paesi del globo e tutti i settori. Le stime indicano che nel 2009, per la prima volta



nella storia recente, il PIL reale del mondo subirà una contrazione compresa fra il -1% (stimato dal FMI) e il -2,5% (stima dell'UN), Figura 1. Una riduzione che potrebbe apparire modesta, ma che arriva dopo che l'economia mondiale è cresciuta negli ultimi cinque anni ad un tasso di crescita medio annuo superiore al 5%.<sup>1</sup> Il crollo è stato quindi

*Nessuno aveva previsto una crisi così intensa*

relativamente molto forte rispetto al passato e che ha creato situazioni drammatiche sia nei paesi in via di sviluppo, dove è aumentata in modo sensibile l'incidenza dell'estrema povertà,<sup>2</sup> che nei paesi più avanzati, dove sono aumentate sensibilmente disoccupazione e diseguaglianze. Molti istituti di ricerca avevano previsto, nell'immediatezza della crisi finanziaria del 2008, che il

2009 sarebbe stato un anno difficile, ma nessuno è riuscito a cogliere con il dovuto anticipo l'inusuale intensità di tale calo.

Non si è assistito comunque al completo tracollo dell'economia mondiale. Le imponenti misure di intervento, sia di tipo fiscale che di tipo monetario, messe in atto da tutti i paesi del mondo hanno permesso di arrestare la caduta della domanda mondiale e rimettere in moto il sistema produttivo. Da metà del 2009 la produzione di beni e servizi è ripresa lentamente in quasi tutti i paesi del mondo ed è condivisa l'opinione che tale ripresa si consoliderà nell'ultimo trimestre del 2009 e ancora di più nel 2010. Le previsioni indicano che nel 2010 il PIL mondiale dovrebbe tornare a crescere. Le stime vanno dal +1,5% per l'UN, al +3,4% per l'OECD. La ripresa dovrebbe poi continuare anche nel 2011, anno nel quale l'economia mondiale dovrebbe crescere a ritmi ancora superiori: del 3,7% secondo le stime OECD e del 3,7 secondo le stime della Commissione Europea. Nel medio periodo si ritiene probabile una crescita

*Nel 2010 l'economia mondiale dovrebbe riprendersi, ma la crescita sarà debole*

<sup>1</sup> IMF, World Economic Outlook, October 2009.

<sup>2</sup> UN, World Economic Situation and Prospects 2009, Update as of mid 2009, United Nations, NY 2009.

media annua del PIL mondiale (in termini reali) appena superiore al 4%, un tasso che risulta ancora inferiore al tasso medio di crescita registrato nel passato.

Molte sono le conferme che l'economia mondiale ha raggiunto il punto di svolta inferiore del ciclo e si avvia verso una fase di ripresa. L'indice *Ifo*<sup>3</sup> è salito bruscamente a luglio 2009 dopo anni di discesa, trainato in parte dalla percezione di una migliorata situazione economica corrente, ma soprattutto da un notevole aumento delle prospettive economiche mondiali per l'ultima parte dell'anno. E' un buon segnale, ma resta il fatto che l'indice *Ifo* per l'economia Mondiale, nonostante l'aumento registrato, rimane ancora di circa il 18% inferiore del suo livello medio di lungo periodo, a conferma di quanto sia ancora lungo il percorso verso il recupero completo dei livelli pre-crisi. Anche il *Global PMI*<sup>4</sup> mostra evidenti segni di miglioramento dell'economia mondiale. Da agosto in poi l'indice è sempre stato sopra quota 50 ed ha raggiunto il suo massimo, dal luglio 2006, a 54,4, nell'ultima rilevazione di ottobre. Un fatto questo che indica come il sistema produttivo mondiale stia crescendo a ritmi sempre più sostenuti.

*La ripresa in atto è confermata dall'andamento di molti indicatori congiunturali*

Molte incertezze permangono però sul futuro dell'economia mondiale. Anche se innegabili sono i segni di una ripresa generalizzata della produzione, è difficile dire se questo fenomeno rappresenta l'inizio di un duraturo sentiero di crescita di medio periodo, o non rappresenti invece un momentaneo rimbalzo della produzione. Molte sono le questioni aperte: a) La recente ripresa economica è stata trainata anche dalla necessità di ripristinare lo stock delle scorte e tale fattore verrebbe meno nel prossimo futuro; b) Il tasso di utilizzazione della capacità produttiva è molto basso in tutti paesi e ciò tende a deprimere in prospettiva la domanda per investimenti fissi; c) Gli stimoli fiscali e monetari che hanno sorretto nel primo semestre del 2009 l'economia dei principali paesi del mondo non potranno durare per molto tempo e non è detto che la domanda privata riuscirà a sostituirsi appieno a quella pubblica e a generare una crescita auto propulsiva. Tutti gli istituti di ricerca evidenziano i rischi che l'economia mondiale, in particolare quella dei paesi più sviluppati, imbocchi la strada della stagnazione piuttosto che quella della crescita. Questa crescente incertezza nel quadro macroeconomico è ben evidenziata nelle stime dell'UN, vedi

*Elevato è il rischio che la ripresa non si consolidi appieno e che si presenti con ritardo*

*L'economia mondiale potrebbe entrare in un periodo di stagnazione*

Figura 1, che prevede una crescita mondiale di appena lo 0,2% nel 2010, nel caso le politiche di intervento pubblico non dessero i risultati sperati e la situazione dei mercati finanziari non migliorasse sostanzialmente.

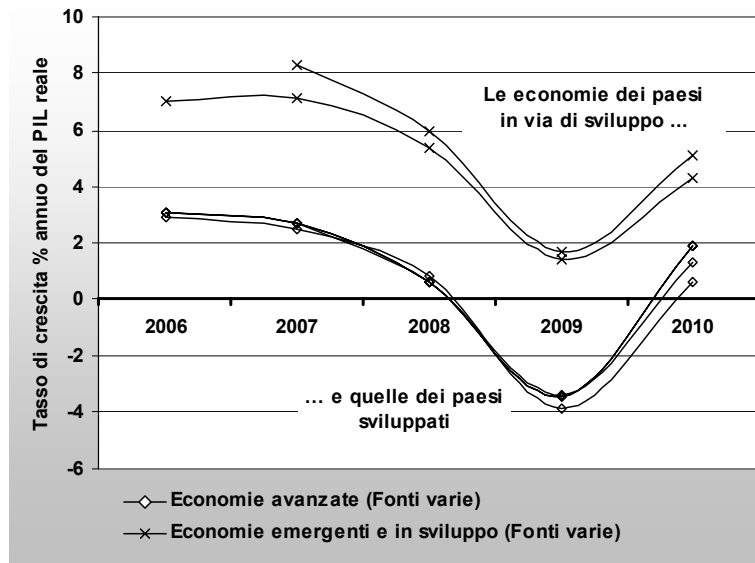
<sup>3</sup> CESifo, Ifo World Economic Survey, III/2009. L'indice si basa sull'opinione degli operatori economici circa lo stato e le prospettive dell'economia mondiale.

<sup>4</sup> JPMorgan, Global PMI, Global Report on Manufacturing, 2 november, 2009. L'indice PMI è calcolato sulla base di rilevazioni mensili della situazione economica effettiva delle maggiori imprese a livello mondiale.

1.2 Una mondo a due velocità

Anche se la recente crisi economica ha avuto una dimensione globale, essa ha colpito con anticipo e con maggior vigore i paesi più sviluppati. I principali istituti di ricerca stimano che nei paesi più sviluppati il PIL reale subirà una contrazione di 3,5-4 punti percentuali nel 2009. Nei paesi in via di sviluppo la crisi economica ha determinato solamente ad un rallentamento del tasso di crescita, che rimane positivo, e si dovrebbe attestare fra l'1,5 e il 2%

Figura 2 – I differenziali di crescita nel mondo



(Figura 2). Anche l'attuale fase di ripresa coinvolgerà tutti i paesi del mondo, ma nei paesi avanzati il PIL crescerà a ritmi tutto sommato modesti, fra l'1 e il 2% nel 2010, mentre i paesi in via di sviluppo riprenderanno un sentiero di crescita con tassi fra il 4 e il 5%.

In tutti i grandi paesi sviluppati le previsioni di crescita per il 2010 sono positive, ma la ripresa si preannuncia debole e incapace di riportare velocemente i sistemi economici ai livelli precedenti la crisi. Quello che è stato fino ad ora il motore dello sviluppo mondiale, e cioè l'economia degli USA, sembra poter uscire con vigore dalla recessione. Dopo essere calato di una percentuale variabile fra il 2,5 e il 3,5% nel 2009, (Figura 3), il PIL USA dovrebbe crescere nel 2010 ad un tasso che potrebbe raggiungere anche i 2,5 punti percentuali, fra i più elevati di tutti i paesi avanzati. Il Giappone, il paese che più di altri, fra quelli sviluppati, ha subito la crisi economica in atto, sembra anch'esso destinato a godere di un immediato rilancio dell'economia ed è probabile che cresca nel 2010 ad un tasso che oscilla fra un minimo dell'1,1% (stime della Commissione Europea) e dell'1,8% (stime OECD).

Figura 3 – La crescita in alcune aree sviluppate (tassi di crescita annui del PIL reale – fonti varie)

Paesi e aree	UN		IMF		OECD		Commis. Europea	
	'09	'10	'09	'10	'09	'10	'09	'10
Stati Uniti	-3,5	1,0	-2,7	1,5	-2,5	2,5	-2,5	2,2
Giappone	-7,1	1,5	-5,4	1,7	-5,3	1,8	-5,9	1,1
EU	-3,5	0,0					-4,1	0,7
Euro Zona	-3,7	-0,1	-4,2	0,3	-4,0	0,9	-4,0	0,7
Canada			-2,5	2,1	-2,7	2,0		

I paesi dell'Unione Europea e dell'area Euro, in particolare mostra le maggiori difficoltà ad agganciare la ripresa mondiale. Benché i tassi di crescita previsti per il 2010 siano positivi (con l'unica eccezione delle previsioni dell'UN che stimano una riduzione del PIL reale dello 0,1%, vedi Figura 3), le aspettative di crescita risultano comunque molto basse e sempre inferiori all'1%. La ripresa nei paesi dell'UE sarà non solo debole ma densa di incognite sulla dinamica di medio periodo.

*Nell'UE la ripresa sarà debole*

Il quadro di riferimento internazionale, che prevede una ripresa della domanda mondiale, appare favorire il tradizionale modello di crescita dei paesi europei, basato su una iniziale ripresa delle esportazioni. Ciò specialmente in paesi export-oriented come Germania e Italia. Tuttavia alcuni fattori tendono ad indebolire questo modello di sviluppo. La domanda mondiale per i beni EU potrebbe stabilizzarsi sul finire del 2010, sia perché possono esaurirsi gli stimoli pubblici, sia perché sono in atto mutamenti di tipo strutturale nell'allocazione internazionale delle produzioni che penalizzano le produzioni UE. Per poter favorire uno sviluppo endogeno di lungo periodo le esportazioni dovrebbero poi rilanciare la domanda interna, investimenti e consumi. Purtroppo questo secondo impulso appare debole per il 2010 a causa del basso tasso di utilizzazione degli impianti e dell'elevata disoccupazione. La conseguenza è che i paesi UE, dopo aver chiuso un 2009 con una riduzione del PIL che sarà di circa del -4%, vedranno un 2010 che segnerà un aumento del PIL di appena lo 0,7%.<sup>5</sup>

*In Europa Il  
tradizionale  
modello di  
crescita basato  
sulle  
esportazioni*

**Figura 4 – Alcuni casi particolari (anno 2010)**

Paesi	Var.% del PIL
<i>i paesi più virtuosi</i>	
Corea	4,4
Turchia	3,7
Messico	2,7
Polonia	2,5
<i>i paesi in crisi</i>	
Irlanda	-2,3
Islanda	-2,1
Grecia	-0,7
Spagna	-0,3

Fonte: OECD, *Economic Outlook*, n.86

Nel 2010 la crescita economica non interesserà tutti i paesi avanzati in egual misura (Figura 4). In alcuni casi la ripresa potrà risultare molto forte, come nel caso di Corea e Turchia, mentre in altri la crisi economica continuerà anche nel 2010. Rientrano in questo ultimo gruppo i paesi dove più forte è stata la crisi del comparto immobiliare, come Spagna e Irlanda, ma anche paesi sottoposti ad una grave crisi finanziaria, come Islanda e Grecia. Sempre in ambito UE sono da rilevare le situazioni negative dell'Ungheria e dell'Estonia, il cui PIL è previsto in calo anche nel 2010, dopo un 2009 disastroso.

La crescita economica mondiale sarà sostenuta dai paesi in via di sviluppo, e in particolare dai paesi del BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), che per la dimensione delle loro economie e per la loro elevata integrazione con il resto del mondo avranno una crescente influenza nella scena mondiale. Emblematico è il caso della Cina, che si distingue nel panorama mondiale per essere, assieme all'India, il solo grande paese in cui anche nel 2009, nel pieno della crisi economica mondiale, il PIL reale è aumentato di ad un tasso annuo che apparirebbe straordinario anche in tempi di boom economico nei paesi sviluppati. Grazie anche ai numerosi stimoli alla domanda interna, che ha compensato la riduzione della domanda proveniente dai mercati mondiali, la Cina si appresta a chiudere il 2009 con un tasso di crescita che sarà di circa l'8,5%. I dati congiunturali più recenti confermano questa ipotesi. Per il 2010 la crescita si consoliderà ulteriormente e l'economia cinese dovrebbe crescere a tassi vicini al 10% (il 9% secondo l'FMI e il 10,2% secondo l'OECD, Figura 5). Un tasso di crescita che dovrebbe permanere anche negli anni successivi. L'altro grande paese-continente, l'India, presenta una situazione assai simile a quella vista per la Cina. Pur nel bel mezzo

**Figura 5 – I paesi del BRIC**  
(tassi di crescita annui del PIL reale)

Paesi	IMF		OECD	
	'09	'10	'09	'10
Cina	8,5	9	8,3	10,2
India	5,4	6,4	6,1	7,3
Russia	-7,5	1,5	-8,7	4,9
Brasile	-0,7	3,5	0,0	4,8

<sup>5</sup> European Commission, Directorate-General for Economic and Financial Affairs, "European Economic Forecast", Autumn 2009, 10/2009.

della crisi mondiale anche il PIL dell'India crescerà nel 2009, in termini reali, di 5-6 punti percentuali e nel 2010 la crescita si attesterà intorno al 7%. I dati congiunturali confermano che in Cina e India la crescita è in atto ormai da oltre sei mesi. La produzione industriale è tornata ai livelli pre-crisi e ha ritrovato gli alti ritmi di incremento osservati nel 2000- 2007. Da marzo ad agosto è infatti cresciuta in Cina del 23,2% e del 15,2% in India (dati annualizzati). Diversa è la situazione per Russia e Brasile, le cui economie sono state colpite anche duramente, in particolare la Russia, dalla crisi mondiale, ma che presentano prospettive decisamente positive per quanto concerne la crescita economica nel 2010. In entrambi questi grandi paesi il PIL dovrebbe crescere in modo consistente, raggiungendo secondo alcune stime (OECD) un tasso di crescita vicino al 5%.

Molte altre aree geografiche vedranno espandersi la loro economia nel 2010. Fra queste il continente Africano (Figura 6). Non solo il Sud-Africa mostrerà consistenti tassi di crescita il prossimo anno, il 2,7% secondo l'OECD, ma anche il resto del continente risentirà positivamente della ripresa mondiale, grazie soprattutto alla sostenuta domanda di materie prime e di prodotti energetici. I paesi dell'Africa del nord cresceranno poi ad un tasso del 3,9% (FMI) e a tassi superiori cresceranno anche i paesi sub-sahariani. Nel complesso l'Africa dovrebbe registrare un tasso di crescita del 4% nel 2010. Altrettanto sostenuta dovrebbe dimostrarsi la crescita dei paesi del Medio-Oriente che, spinta dalle esportazioni di prodotti petroliferi, si dovrebbe attestare al 4,3% nel 2010. Un po' meno consistente appare invece la ripresa dei paesi del centro e sud America, nei quali, la crescita dovrebbe raggiungere il 2,9%.

**Figura 6 – La crescita nel resto del mondo**  
(tassi di crescita annui del PIL reale)

Aree geografiche	'09	'10
Africa	1,7	4,0
Centro ed Est Europa	-5	1,8
Federazione stati indipendenti	-6,7	2,1
Asia	6,2	7,3
Medio Oriente	2	4,2
Centro e Sud America	-2,5	2,9

Fonte: IFM, World Economic Outlook 2009

### 1.3 In Italia la ripresa sarà debole

La crisi economica ha colpito duro anche l'economia Italiana, che si avvia a chiudere il 2009 con un calo del PIL che di attesta attorno al 5% rispetto all'anno precedente (Figura 7). A causa dell'elevato grado di apertura dell'economia, e del conseguente brusco calo delle esportazioni, la crisi è stata lievemente superiore alla media degli altri paesi UE dell'area Euro, ma appare in linea con le dinamiche registrate da altri importanti paesi, come la Germania, che dovrebbe registrare un calo del PIL lievemente superiore a quello dell'Italia. La scarsa performance dell'economia italiana è però anche motivata dal minor intervento pubblico, che trova un limite strutturale nella difficile situazione della finanza pubblica.

**Figura 7 – L'economia Italiana**  
(tassi di crescita annui del PIL reale)

Fonti	'09	'10	'11
OECD	-4,8	1,1	1,5
Commissione Europea	-4,7	0,7	1,4
FMI	-5,1	0,2	

I segnali che stanno arrivando in questa ultima parte del 2009 fanno intendere che anche in Italia la recessione sia finita. Dopo cinque trimestri in continua diminuzione, il PIL reale dell'Italia è cresciuto dello 0,6% nel terzo trimestre del 2009.<sup>6</sup> Un buon segnale, ma bisogna sottolineare che il valore raggiunto dal PIL è ancora del 4,6% inferiore a

<sup>6</sup> ISTAT, "Stima preliminare del PIL", III trimestre 2009, Comunicato stampa, 13 novembre 2009.



quello dello stesso trimestre del 2008. Anche la produzione industriale ha invertito, a marzo, il trend negativo ed è ripresca a crescere. Purtroppo, dopo alcuni mesi di crescita anche sostenuta, come in agosto, negli ultimi mesi la produzione industriale è diminuita di nuovo. A settembre, ultimo dato disponibile, l'indice ISTAT si riporta al livello di 84,1, in calo del 5,3% rispetto al mese precedente, e del 15,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Considerando l'intero periodo gennaio-settembre 2009, la produzione industriale risulta del 20,3% inferiore rispetto allo stesso periodo del 2008, a testimonianza di quanto pesante sia stato il calo produttivo e di quanta strada deve essere ancora fatta per poter riguadagnare i livelli massimi dei primi mesi del 2008.

*PIL e produzione industriale stanno crescendo, ma restano a livelli molto inferiori a quelli del 2008*

Le indicazioni per questi ultimi mesi del 2009 sono contrastanti. Le stime ISAE per gli ultimi mesi del 2009 indicano infatti che la produzione industriale potrebbe diminuire ulteriormente fino a dicembre, con il risultato che l'ultimo trimestre del 2009 potrebbe segnare un calo della produzione industriale dell'1,2% rispetto al trimestre precedente.<sup>7</sup> Più ottimistiche sono invece le



previsioni della Confindustria<sup>8</sup> che non solo segnala una aumento della produzione industriale sia in ottobre che in novembre, ma soprattutto, evidenzia un aumento delle aspettative di produzione, lasciando così intravedere ulteriori aumenti dell'indice all'inizio del 2010. Il tutto in un quadro però sempre molto lontano dai livelli precedenti la crisi. Anche l'andamento dell'indice *ESI*<sup>9</sup> per l'Italia sembra mostrare chiari segni di miglioramento per l'economia nazionale. Tale indice, che esprime la fiducia degli operatori economici, è aumentato sensibilmente da marzo a novembre 2009, raggiungendo il livello massimo dell'ultimo anno a quota 92,5. Induce ottimismo soprattutto il fatto che l'indice sia aumentato in modo rilevante proprio in ottobre e in novembre, anche se tale aumento non è dovuto ad un aumento della fiducia nel comparto industriale, ma in quello del commercio.

Le previsioni di sviluppo per l'Italia concordano nel ritenere che la crescita sarà debole (Figura 7). Nella migliore delle ipotesi (quelle formulate dall'OECD) l'Italia dovrebbe crescere dell'1,1% nel 2010 e dell'1,5% nel 2011. Secondo l'FMI la crescita italiana nel 2010 potrebbe limitarsi allo 0,2%.

<sup>7</sup> Vedi ISTAT, Indici della produzione industriale (10 novembre 2009) e ISAE, Le previsioni ISAE sulla produzione industriale (10 novembre 2009).

<sup>8</sup> Confindustria, Congiuntura flash, Novembre 2009.

<sup>9</sup> Commissione Europea, Business and consumer survey results, *Economic Sentiment Indicators*, 27 novembre 2009.

L'attuale fase di recupero dell'economia italiana appare però trainata da un momentaneo processo di ricostituzione delle scorte, piuttosto che da una strutturale crescita della domanda. Le esportazioni stanno riprendendo ma investimenti fissi e consumi non presentano segni di rilancio nel medio periodo. La situazione italiana sembra essere particolarmente grave a causa del profondo processo di ristrutturazione che sta investendo il sistema produttivo. Crisi reale e crisi finanziaria hanno strappato le maglie del tessuto produttivo, soprattutto nell'ambito delle piccole imprese, le più esposte alle tensioni sui mercati finanziari e reali. Un tessuto che difficilmente potrà ricostituirsi nel breve periodo e che sarà ulteriormente messo alla prova dai crescenti processi di globalizzazione in atto nei mercati internazionali. Così, la crisi del 2009, rischia nel caso dell'Italia di non essere solo un evento ciclico, ma di rappresentare un break strutturale da cui il sistema economico uscirà solamente nel lungo periodo. Se si prescinde dall'eventualità che la crisi vada ad incidere in modo permanente sulle potenzialità di lungo periodo del sistema produttivo italiano, ciò che si prospetta è una crescita modesta nei prossimi anni.

*Elevato è il rischio che l'Italia veda compromessa la sua potenzialità di crescita di lungo periodo*

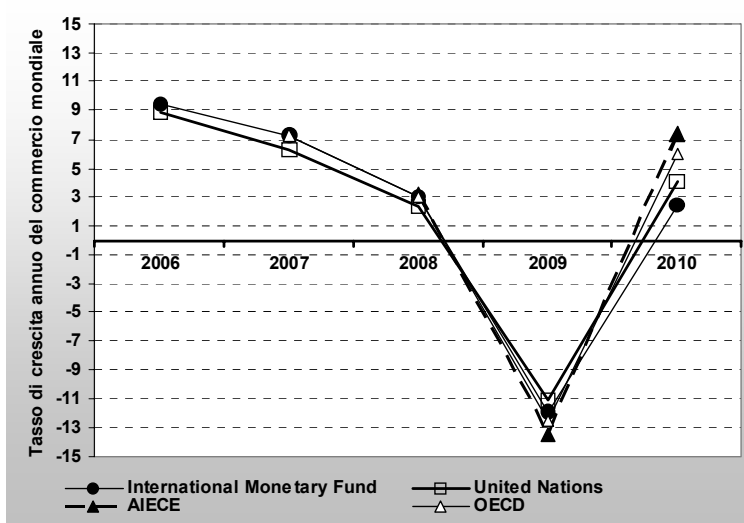
## 2 Il crollo del commercio mondiale

### 2.1 La centralità del commercio mondiale nella crisi

Ciò che più ha caratterizzato la crisi economica mondiale dell'ultimo anno è stata la straordinaria caduta degli scambi internazionali. A causa della crescente integrazione delle economie, l'elasticità del commercio mondiale rispetto al PIL globale è costantemente aumentata negli ultimi decenni ed ha raggiunto ora un valore pari a circa 3,5.<sup>10</sup> Così la profonda crisi economica si è trasformata in una ancora più profonda crisi del commercio mondiale.

Dopo una lunga fase, fra il 2003 e il 2007, in cui il volume del commercio mondiale è cresciuto ad un tasso medio annuo di ben il 7,8%<sup>11</sup>, nella seconda metà del 2008 si è assistito ad un repentino crollo del commercio mondiale, che è andato ulteriormente aggravandosi nei primi mesi del 2009. Per la prima volta nella storia economica recente, si assisterà, nel 2009, ad una riduzione nel volume degli scambi

Figura 9 – La dinamica del commercio mondiale



<sup>10</sup> Freund C. "The Trade Response to Global Downturns: Historical Evidence", Policy Research Working Paper 5015, Development Research Group, The World Bank, 2009.

<sup>11</sup> United Nations, World Economic Situation and Prospects 2009 – Update as mid-2009, New York, 2009.

mondiali rispetto all'anno precedente. Le valutazioni più recenti portano a ritenere che tale calo oscillerà fra l'11 e il 13% (vedi Figura 9).

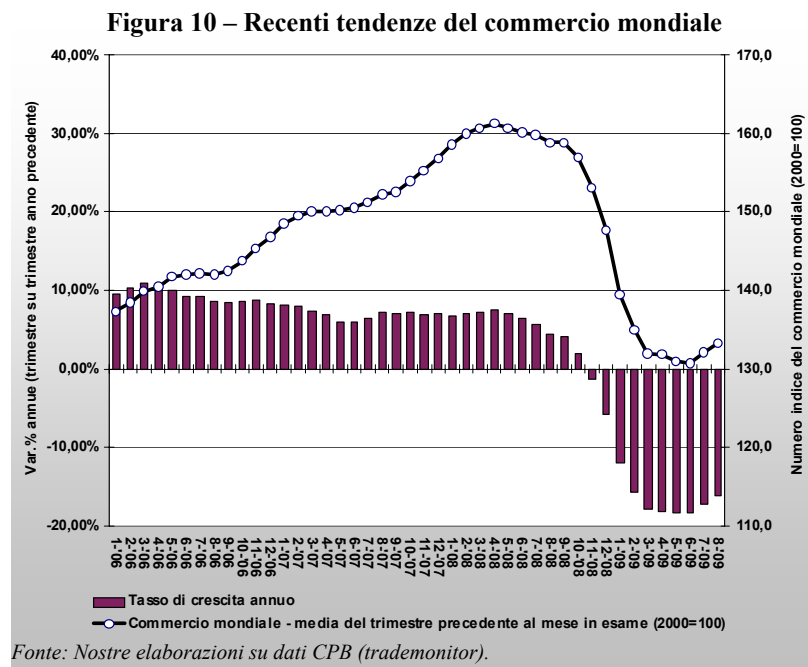
A spiegare l'inusitata caduta del commercio mondiale concorrono anche altri fattori, oltre alla contrazione del PIL:<sup>12</sup>

- Il fatto che il calo della domanda mondiale abbia interessato principalmente la domanda di beni manufatti, sia di consumo che d'investimento, che costituiscono la componente più importante del commercio mondiale;
- Il fatto che la crisi finanziaria abbia determinato difficoltà nell'accesso al credito commerciale soprattutto per importatori ed esportatori. Alcune ricerche (OCDE, UN e AIECE) hanno sottolineato come al razionamento del credito sia imputabile circa un terzo del calo del commercio mondiale;
- Il fatto che i sistemi produttivi di tutti i paesi sono sempre più integrati verticalmente e ciò aumenta l'incidenza del commercio estero in rapporto alla produzione interna;

A proposito delle interrelazioni fra crisi finanziaria e commercio mondiale, il Fondo Monetario Internazionale evidenzia che (vedi WEO, october 2009, pag. 8):

- a) in molti casi è stata la caduta del commercio mondiale ad innescare la restrizione del credito al commercio mondiale, e non viceversa;
- b) in altri casi la restrizione del credito è stata la diretta conseguenza della caduta dei prezzi dei beni oggetto di scambio internazionale;
- c) la restrizione del credito agli operatori deriva dalle difficoltà delle singole banche a rifinanziarsi sul mercato interbancario piuttosto che una scelta operativa.

La fase più acuta della crisi del commercio mondiale si è avuta nel trimestre che si è chiuso a febbraio 2009, quando il volume degli scambi mondiali mostrò un calo del 12,3% circa rispetto ai tre mesi precedenti (settembre-novembre 2008), pari a più del 40% su base annua. Fra febbraio ed agosto 2009 il commercio mondiale ha costantemente registrato una riduzione superiore al 15% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un picco negativo del 18% in aprile (vedi Figura 10).<sup>13</sup> La nota positiva in questo scenario piuttosto negativo è rappresentata dai segnali di ripresa che si intravedono negli scambi internazionali. Dopo più di un anno di continua forte discesa,



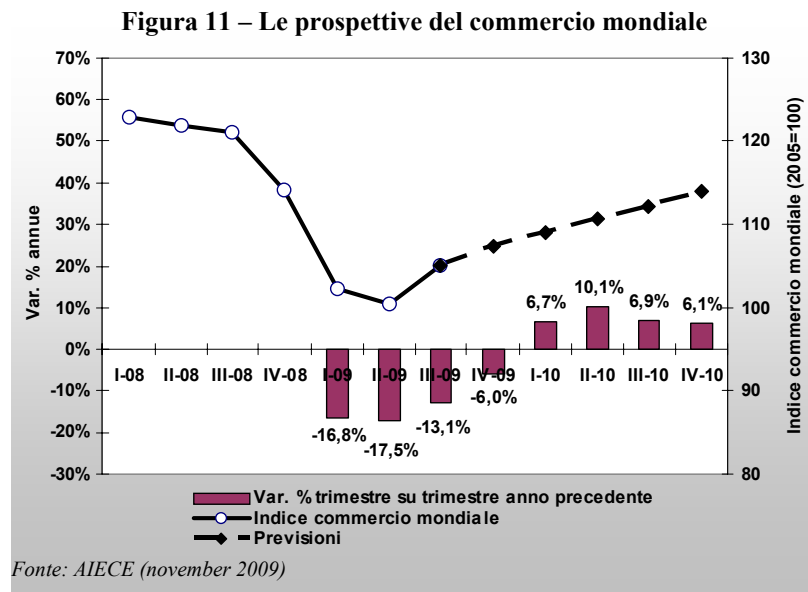
<sup>12</sup> Cheung C. and Guichard S., "Understanding the world trade collapse", OECD - Economics Department Working Papers No.729 ECO/WKP(2009)70, 30-Oct-2009.

<sup>13</sup> Ci si riferisce alla variazione percentuale dell'indice medio del trimestre che termina nel mese indicato rispetto all'analogo indice relativo al trimestre dell'anno precedente. Fonte: elaborazioni su dati CPB settembre 2009.

nel trimestre che si è chiuso ad agosto 2009 il volume degli scambi è aumentato dell'1,8% rispetto al trimestre precedente.

## 2.2 Si intravedono i segni di un miglioramento

I timidi segnali di ripresa nel commercio mondiale registrati a metà del 2009 fanno ritenere superata la fase più critica e portano a formulare previsioni ottimistiche per il futuro. L'AIECE<sup>14</sup> stima che, dal terzo trimestre 2009 fino alla fine del 2010 il volume del commercio mondiale continuerà a crescere costantemente (vedi Figura 11). Nell'ultimo trimestre del 2009, in particolare, la crescita è valutata in circa il 5% rispetto al trimestre precedente (con un tasso annualizzato di circa il 20%). Nel 2010 il volume del commercio mondiale dovrebbe aumentare sensibilmente rispetto all'anno in corso. Il primo trimestre 2010 sarà il primo, da molto tempo, che mostrerà un tasso di crescita annuo positivo (+6,7%) Figura 11. Per l'intero 2010 si prevede una crescita del volume del commercio mondiale che va da un minimo del 2,5% del F.M.I. ad un massimo del 7,4% dell'AIECE, passando per il 4,1% dell'U.N..



La prevista crescita del commercio mondiale sembra soddisfacente, ma con i tassi previsti il commercio mondiale riguadagnerebbe i livelli precedenti la crisi solamente fra qualche anno. Secondo i dati AIECE, il volume del commercio mondiale a fine 2010 sarà, nonostante la ripresa, ancora del 7% inferiore a quello registrato all'inizio del 2008. L'OECD conferma questo scenario, e stima che l'indice del commercio mondiale ritornerà ai massimi storici, raggiunti nel primo trimestre del 2008, solamente nell'ultimo trimestre del 2011, e cioè tre anni e mezzo dopo. E' però possibile che l'elevata elasticità degli scambi commerciali rispetto al PIL, così come ha aggravato la fase di crisi, possa rendere molto più breve il percorso di recupero.

*Il volume del commercio mondiale ritornerà ai livelli pre crisi solamente a fine 2011*

Anche per quanto concerne il commercio estero la situazione dei paesi sviluppati appare completamente differente da quella dei paesi in via di sviluppo. Nel 2009 i paesi sviluppati vedranno ridursi di quasi il 14% sia il volume delle esportazioni che quello delle importazioni, mentre i paesi in via di sviluppo e quelli emergenti, subiranno nel loro complesso una contrazione degli scambi commerciali meno forte. D'altra parte

<sup>14</sup> AIECE - Association d'Instituts Europeens de Conjonture Economique, World Trade in 2009 and 2010, Report submitted at the AIECE Autumn General Meeting, Brussels, 5th-6th November 2009.

anche la prevista fase di ripresa degli scambi dovrebbe interessare maggiormente i paesi in via di sviluppo ed emergenti, che vedranno aumentare le loro esportazioni e le loro importazioni rispettivamente del 3,6% e del 4,6%, contro tassi che risultano meno della metà nei paesi sviluppati. La causa di tale differenziazione è imputabile alla crescente integrazione economica fra i paesi in via di sviluppo, sia all'interno delle macro aree, quali il Sud-Est asiatico, o il Sud-America, sia fra le varie macro-aree economiche. Con la conseguenza che sempre più rilevante sarà la domanda di trasporto all'interno e fra queste aree rispetto alle tradizionali direttrici di collegamento fra i paesi sviluppati.

**Figura 12 – Il lento recupero del commercio nei paesi avanzati**  
(tassi di crescita annui)

	2007	2008	2009	2010
<b>Volume delle importazioni (beni e servizi)</b>				
Economie avanzate	4,7	0,5	-13,7	1,2
Economie emergenti e in via di sviluppo	13,8	9,4	-9,5	4,6
<b>Volume delle esportazioni (beni e servizi)</b>				
Economie avanzate	6,3	1,9	-13,6	2,0
Economie emergenti e in via di sviluppo	9,8	4,6	-7,2	3,6

Fonte: I.M.F., *World Economic Outlook, Update, october 2009*

Un segno che la situazione sta velocemente migliorando è dato dal fatto che tanto più recenti sono le previsioni sulle future dinamiche del commercio mondiale e tanto più queste tendono ad essere ottimistiche. Le stime sul tasso di crescita del commercio mondiale fatte dall'AIECE<sup>15</sup> per il 2010 sono, ad esempio, quasi il doppio di quelle fatte dal F.M.I. sia con riferimento ai paesi sviluppati che con riferimento ai paesi in via di sviluppo e in transizione. Il fatto è che sono sempre più evidenti i segnali di un forte

**Figura 13 – La crescita del commercio mondiale nel 2010**  
(tassi di crescita annui - volumi)

	Esportazioni		Importazioni	
	2009	2010	2009	2010
<b>Mondo</b>	<b>-13,7</b>	<b>7,6</b>	<b>-13,2</b>	<b>7,3</b>
<b>Advanced econ.</b>	<b>-15,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-13,6</b>	<b>5,3</b>
Euro area	-14,7	4,9	-12,0	4,6
United Kindom	-11,0	6,0	-10,0	5,0
United States	-15,0	6,0	-17,0	7,0
Japan	-28,0	8,0	-15,0	5,0
<b>Emerging markets</b>	<b>-11,8</b>	<b>9,9</b>	<b>-12,6</b>	<b>9,8</b>
Central+Eastern Eur.	-19,7	5,2	-23,1	6,8
Other in Transition	-22,5	5,0	-28,0	7,5
<b>Asia</b>	<b>-9,3</b>	<b>12,4</b>	<b>-7,5</b>	<b>11,5</b>
Cina	-9,0	15,5	0,5	15,0
<b>Africa+ Middle East</b>	<b>-10,0</b>	<b>5,0</b>	<b>-9,5</b>	<b>7,5</b>
<b>Latin America</b>	<b>-12,0</b>	<b>9,0</b>	<b>-18,5</b>	<b>10,0</b>

Fonte: AIECE (november 2009)

aumento delle importazioni da parte dei paesi emergenti in questi ultimi mesi del 2009, il che porta a ritenere che ci sarà anche ad un aumento degli scambi commerciali dei paesi sviluppati con un ritardo di qualche mese.

Al centro della ripresa del commercio mondiale sembra porsi il rilancio delle importazioni della Cina che sono già aumentate sensibilmente in questa ultima parte del 2009 e che si stima potranno aumentare del 15% in volume nel 2010. A godere di questo rilancio della domanda mondiale saranno però inizialmente e principalmente gli altri paesi asiatici, mentre solo successivamente e con minore intensità saranno gli effetti per i paesi occidentali. Aiutate dalla relativo deprezzamento dello Yuan anche le esportazioni cinesi godranno nel 2010 di un andamento assai tonico, con un aumento previsto del 15,5%. Anche gli altri paesi emergenti e i paesi dell'America Latina vedranno aumentare sensibilmente il volume dell'interscambio commerciale, circa il 10% rispetto al 2009 sia per le esportazioni che per le importazioni. Un po' meno

<sup>15</sup> Vedi: AIECE, Working Group on Foreign Trade, november 2009.

sensibile sarà il recupero dei paesi dell’Africa settentrionale e del Medio Oriente, mentre le previsioni sono meno promettenti per i paesi più sviluppati e per i paesi del centro Europa, i cui scambi internazionali cresceranno a ritmi che saranno meno della metà di quelli previsti per il continente Asiatico. Fra i casi più atipici a livello mondiale vanno segnalate le situazioni di Irlanda e Polonia che vedranno ulteriormente contrarsi le esportazioni e le importazioni anche nel 2010.

**Tassi di cambio e commercio mondiale**

Nel corso del 2009 si è assistito a profondi mutamenti nelle direttrici degli scambi commerciali. Ciò è in parte imputabile anche alle rilevanti oscillazioni dei tassi di cambio fra le principali valute mondiali e alla conseguente variazione nella competitività dei vari paesi sui mercati mondiali. Da notare in particolare:

- Il deprezzamento del dollaro rispetto all’Euro, che ha penalizzato le esportazioni dei paesi dell’area euro, fra cui Germania e Italia.
- La stabilità dello Yuan cinese rispetto al dollaro, che ha favorito le esportazioni cinesi su mercati mondiali.
- Il deprezzamento della sterlina e dello Won coreano, che hanno favorito la competitività dei sistemi produttivi di UK e Corea.

**2.3 Il commercio dell’Italia e del Nord-Est: il ruolo degli scambi extra europei**

Le dinamiche del commercio estero dell’Italia costituiscono un punto di riferimento importante per il settore del trasporto marittimo soprattutto se si considera la dinamica del volume del commercio con i paesi extra europei, essendo l’interscambio commerciale con i paesi UE effettuato prevalentemente via terra. Le recenti rilevazioni statistiche dell’Istat confermano che la crisi economica ha avuto un forte impatto sul commercio estero dell’Italia.<sup>16</sup> Nei primi

**Figura 14 – Il commercio estero dell’Italia (indici volumi – medie periodo - 2005=100)**

	Gennaio/ Agosto 2008	Gennaio/ Agosto 2009	Var. %
<b>Exp. UE</b>	103,5	78,2	-24,5%
<b>Exp. Extra UE</b>	110,2	86,4	-21,6%
<b>Tot. Export</b>	106,3	81,5	-23,3%
<b>Imp. UE</b>	99,3	78,4	-21,0%
<b>Imp. Extra UE</b>	103,4	86,4	-16,5%
<b>Tot. Import</b>	100,5	81,9	-18,5%

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

otto mesi dell’anno (gennaio/agosto 2009) il volume delle esportazioni totali è calato del 23,3%, mentre quello delle importazioni del 18,5%, rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Il 2009 si appresta a chiudersi con una riduzione del volume delle esportazioni stimabile nel -21% e quello delle importazioni nel -16% (vedi Figura 15).

*La crisi ha avuto effetti minori sul commercio con i paesi extra-UE, la componente più importante per il trasporto marittimo*

E’ importante sottolineare che il calo del commercio estero ha interessato maggiormente le transazioni con gli altri paesi UE piuttosto che quelle con i paesi Extra UE. La Figura 14 mostra come nel periodo indicato le esportazioni nei confronti dei paesi extra-UE siano diminuite del 21,6% contro il -24,5% di quelle con i paesi UE. Più forte ancora è la differenza per quanto concerne le importazioni, diminuite del 16,5% con i paesi extra UE e del 21,5% nei confronti dei paesi UE.

<sup>16</sup> ISTAT, Commercio Estero, Scambi complessivi e con i paesi UE, 19 novembre 2009,

Questo fatto, che sottende ad un cambiamento strutturale nella distribuzione per aree geografiche del commercio estero italiano, offre, al settore dei trasporti marittimi, una prospettiva più ottimistica con cui esaminare le previsioni sulla crescita del commercio estero. In effetti, anche se il volume del commercio estero dell'Italia è previsto crescere a tassi tutto sommato modesti nel 2010, di circa l'1,5% per le esportazioni e del 2% per le importazioni (vedi Figura 15) è possibile che gli scambi commerciali con i paesi extra europei cresca a tassi molto superiori. Ciò è giustificabile, dato il crescente orientamento delle imprese italiane ai mercati emergenti, con l'elevato tasso di crescita previsto per queste economie. Tale effetto potrebbe rivelarsi ancora più evidente nel 2011, quando il commercio internazionale dovrebbe riprendere a crescere a tassi normali, le stime della Commissione Europea parlano del 3,7% per le esportazioni e del 3,9% per le importazioni, lasciando trasparire l'ipotesi che il commercio con i paesi extraeuropei, e quindi il traffico marittimo, possa crescere a tassi ben superiori a quelli registrati nel passato. Rimane il fatto che sulla base delle previsioni in essere, dovranno passare molti anni prima che il volume degli scambi commerciali raggiunga i livelli del 2007. Dobbiamo ricordare che sia nel 2008 che nel 2009 il volume del commercio estero è diminuito in Italia di percentuali consistenti, mediamente del 4% nel 2008 e del 20% nel 2009, cosicché con i tassi di previsti nel prossimo biennio e assumendo che successivamente il tasso di crescita si attesti al 4%, ritorneremo al livello del 2007 solamente nel 2017, cioè fra otto anni.

**Figura 15 – Le aspettative di crescita del commercio estero italiano**  
(volumi - tassi % di crescita annui)

Fonti	Esportazioni			Importazioni		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Comm. Europea	-20,2	1,6	3,7	-15,7	2	3,9
AIECE (nov.)	-21,0	1,5		-16,0	2,0	

*Il volume del commercio aumenterà nel futuro ma dovranno passare molti anni per ritornare ai livelli precedenti la crisi*

*La situazione del Nord – Est*

Il porto di Venezia rappresenta un punto di riferimento privilegiato per il commercio estero delle regioni del Nord-Est.<sup>17</sup> Le recenti dinamiche del commercio estero di questo importante sistema economico, valutate in termini di quantità, offrono una prospettiva ottimale per valutare l'andamento del traffico portuale a Venezia.

**Figura 16 – Commercio estero del Nord-Est**  
(esportazioni più importazioni - in migliaia di tonn.)

Area geografica	I-08	II-08	III-08	IV-08	I-09	II-09
<b>TOTALE (MONDO)</b>	<b>26.390</b>	<b>28.790</b>	<b>26.361</b>	<b>26.587</b>	<b>21.878</b>	<b>22.636</b>
- PAESI EUROPEI	18.765	21.083	19.613	19.664	15.512	16.928
- PAESI EXTRAEUROPEI	7.624	7.707	6.747	6.923	6.366	5.708
Africa settentrionale	1.336	1.280	1.072	1.425	1.351	1.326
Altri paesi africani	571	636	512	688	613	420
America settentrionale	1.204	1.053	959	1.032	815	650
America centro-meridionale	1.264	1.718	1.100	964	906	1.000
Medio Oriente	643	569	640	780	673	587
Asia centrale	370	430	383	323	341	308
Asia orientale	2.103	1.892	1.941	1.564	1.552	1.252
Oceania e altri territori	133	130	141	146	115	165

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT (Coeweb)

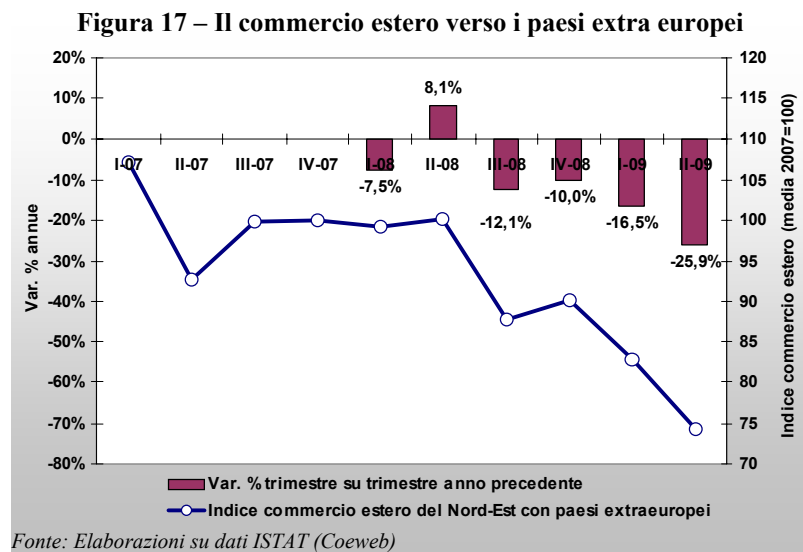
Venezia. Il volume totale del commercio estero del Nord-Est, inteso come la quantità delle merci esportate ed importate verso e da il resto del mondo, è andato continuamente

<sup>17</sup> Ci si riferisce qui all'insieme delle regioni Emilia-Romagna, Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli Venezia Giulia.

diminuendo dai picchi raggiunti nel corso del 2007, e ha avuto un vero e proprio crollo nel primo semestre del 2009. A contribuire a questa dinamica concorre sia la caduta del commercio nei confronti dei paesi europei, sia, e in modo più rilevante, la caduta dell'interscambio commerciale nei confronti dei paesi extra-europei. Ciò è particolarmente importante perché, anche se questa componente non è molto rilevante per quanto concerne il complesso del commercio mondiale del Nord-Est, dalla sua dinamica dipende la domanda di trasporto navale e la domanda di servizi per il porto di Venezia.

La Figura 17 evidenzia come il volume degli scambi commerciali del Nord-Est con i paesi extra europei, dopo una sostanziale stazionarietà fino a metà del 2008 sia poi andato sensibilmente diminuendo. Se facciamo pari a 100 la media trimestrale del commercio

extra europeo del 2007, che risultava pari a 7,7 milioni di tonnellate, di cui 5,6 per merci importate e 2,1 per merci esportate, nel terzo trimestre del 2008 esso è sceso a 87,7. Su base annua ciò ha significato un crollo del 12,1% rispetto allo stesso trimestre del 2007. Nei trimestri successivi il volume delle merci scambiate è



ulteriormente diminuito: del 10% nel quarto trimestre 2008 e del 16,5% nel primo trimestre 2009. La maggiore flessione si è avuta però nel secondo trimestre del 2009 quanto il volume degli scambi è risultato di circa il 26% inferiore a quello registrato nello stesso trimestre dell'anno precedente, e di ben il 10% inferiore a quello del primo trimestre 2009.

Quasi tutte le direttrici degli scambi del Nord-Est hanno presentato una dinamica calante, ad eccezione degli scambi con i paesi dell'Africa settentrionale e dell'Oceania che pur avendo avuto una flessione nel terzo trimestre del 2008, hanno poi ripreso un trend crescente e si sono attestati, anche nel pieno della crisi, su livelli pari a quelli dell'inizio del 2008. Spiccano invece in termini negativi, le dinamiche degli scambi nei confronti dei paesi del nord America e dell'Asia orientale, che appaiono ancora più gravi perché interessano flussi particolarmente consistenti. I traffici con l'America settentrionale, in particolare, hanno registrato flessioni che, su base annua, sono state sempre superiori al 30% nei quattro trimestri che vanno dal terzo del 2008 al secondo del 2009. In quest'ultimo periodo, in particolare, la riduzione del quantitativo di merci complessivamente scambiate è stata del 38% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

*Gli scambi del Nord-Est sono aumentati nei confronti dell'Africa settentrionale e dell'Oceania*

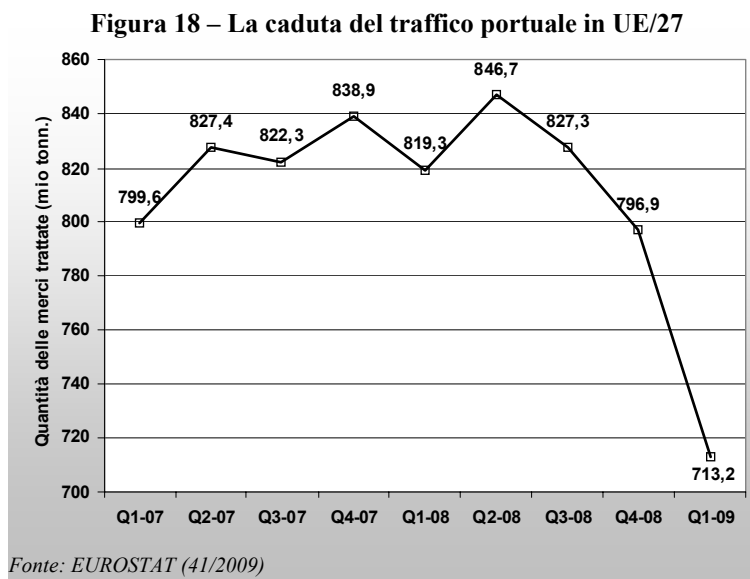


### 3 La congiuntura nel trasporto marittimo

#### 3.1 Il traffico portuale in europa

Recenti analisi<sup>18</sup> hanno evidenziato come il 75% di tutti gli scambi internazionali di beni avvenga via mare. E' una quota inferiore a quella normalmente attribuita al trasporto marittimo, collocata usualmente fra l'80 e il 90%,<sup>19</sup> ma comunque in grado di spiegare perché la crisi economica e la conseguente rilevante contrazione del commercio mondiale abbia avuto conseguenze drammatiche sul settore del trasporto marittimo in tutto il mondo.

Il primo inequivocabile segnale che la crisi economica mondiale stava per abbattersi sul trasporto marittimo si è avuto nell'ultimo trimestre 2008. In tale periodo la quantità delle merci trattate nei porti europei è scesa del 3,7% rispetto al trimestre precedente e del 5% rispetto allo stesso periodo del 2007. Ma è nei primi tre mesi del 2009 che l'impatto della crisi è stato maggiore. Gli ultimi dati disponibili a



livello aggregato mostrano che il traffico nei porti europei nel primo trimestre del 2009 si è ulteriormente ridotto del 10,5% rispetto al già fiacco trimestre precedente, e del 12,9% rispetto allo stesso periodo del 2008.<sup>20</sup> Rispetto al picco di 846,7 milioni di tonn. movimentate nei porti europei nel secondo trimestre 2008 il calo ad inizio del 2009 è valutabile nel 15,7%.

Nel corso del 2009 il traffico marittimo non ha dato segni di ripresa in Europa, salvo forse negli ultimi mesi di settembre e ottobre. I dati relativi alla quantità di merci movimentate nei principali porti europei, pubblicati

**Figura 19 – Il traffico merci nei principali porti europei durante il 2009**  
(var. % delle quantità movimentate nel periodo gennaio-settembre 2009 rispetto allo stesso periodo del 2008)

TIPO DI CARICO	Rotterdam (NL)	Anversa (BE)	Amburgo* (DE)	Marsiglia (FR)	Genova	Venezia
Dry bulk goods	-34,9	-38,7		-50,7	-43,9	-21,5
Liquid bulk goods	-0,5	-0,1	-1,1	-17,4	-3,3	-4,6
<b>Totale merci alla rinfusa</b>	<b>-11,7</b>	<b>-16,2</b>	<b>-13,1</b>	<b>-17,4</b>	<b>-11,9</b>	<b>-11,6</b>
Containers	-11,6	-17,4	-28,7	4,0	-16,7	-3,5
Ro-Ro	-12,9	-29,9		-9,0		-29,8
Other general cargo	-22,4	-37,8		-40,0	-18,9	-49,5
<b>Total general cargo</b>	<b>-12,4</b>		<b>-27,8</b>	<b>-7,0</b>	<b>-17,5</b>	<b>-26,4</b>
<b>TOTALE</b>	<b>-11,9</b>	<b>-19,1</b>	<b>-23,7</b>	<b>-15,0</b>	<b>-14,8</b>	<b>-16,3</b>

\* Periodo Gennaio-Giugno

Fonte: Nostre elaborazioni su dati delle Autorità Portuali competenti.

<sup>18</sup> Wally Mandryk, Measuring Global Seaborne Trade, Lloyd's Marine Intelligence Unit, International Maritime Statistics Forum, New Orleans, 4-6 May 2009.

<sup>19</sup> Vedi UNCTAD, Review of maritime transport (2008).

<sup>20</sup> Eurostat, Maritime transport of goods – 4<sup>th</sup> quarter 2008 and first estimate for the 1<sup>st</sup> quarter 2009, Maritime transport statistics, Data in focus, 41/2009.

dalle singole autorità portuali, ci consentono di capire cosa è successo nel corso del 2009 (Figura 19) Facendo riferimento al periodo gennaio - settembre 2009, ultimo dato pubblicato, si nota come il calo percentuale rispetto allo stesso periodo del 2008 sia molto rilevante, in media del 15%, a testimonianza di quanto generale e pervasiva sia stata la crisi economica. Ciononostante il calo del traffico presenta delle difformità, a causa della specificità di ogni porto in quanto a tipo di merce trattata e origine e destinazione dei beni movimentati. Si va da un -12% del porto di Rotterdam, al -23% di Amburgo. In questo contesto non appare particolarmente allarmante la situazione del porto di Venezia che con un -16,3% si colloca in linea con gli altri grandi porti europei, soprattutto quelli che gravitano nel bacino del mediterraneo. Un segnale importante perché evidenzia la tenuta del porto veneziano in quanto a competitività nel panorama internazionale.

Il calo del traffico portuale è trainato in tutti i casi da una forte riduzione nella movimentazione delle rinfuse secche, la cui quantità trattata si è ridotta in tutti i principali porti europei di più del 30% su base annua, con punte del 50% a Marsiglia. A ciò si contrappone invece la tenuta del traffico dei prodotti liquidi, in genere prodotti petroliferi e chimici. Ciò trova la sua giustificazione nel fatto che la domanda di prodotti energetici presenta, in aggregato, una bassa elasticità rispetto al reddito. Fra le particolarità va sottolineato il caso del porto di Amburgo la cui forte contrazione del traffico è principalmente imputabile al calo del traffico delle merci containerizzate. Così la sua specializzazione in questo comparto, fattore di successo negli ultimi anni, si è rivelata penalizzante nel momento in cui la crisi ha colpito particolarmente duro gli scambi di prodotti manufatti, quelli che sono principalmente oggetto del trasporto su container, e le rotte internazionali fra Europa e i paesi asiatici.

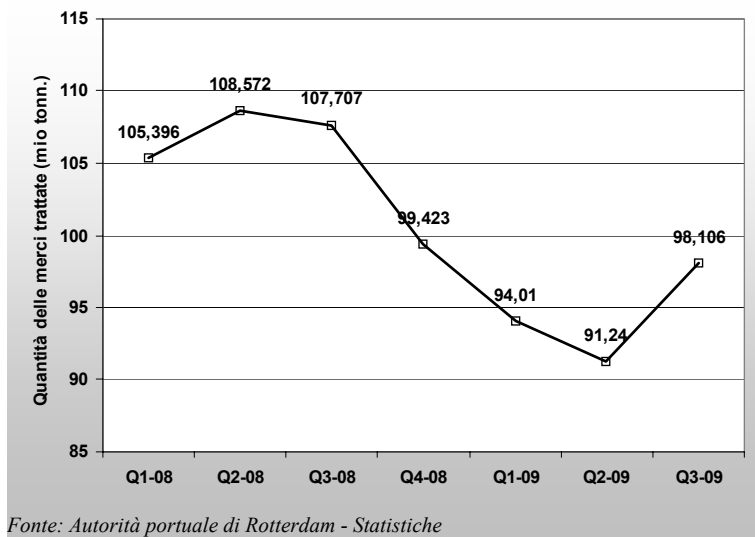
### 3.2 Le recenti dinamiche del traffico portuale

Se, da una parte, nei primi nove mesi del 2009 i principali porti europei hanno dovuto subire un drastico calo nel quantitativo delle merci movimentate rispetto al 2008, dall'altra i dati relativi al periodo luglio-settembre 2008 mostrano segni di miglioramento.

Considerando la situazione del porto di Rotterdam, il principale porto europeo, si nota come in questo ultimo trimestre l'attività portuale

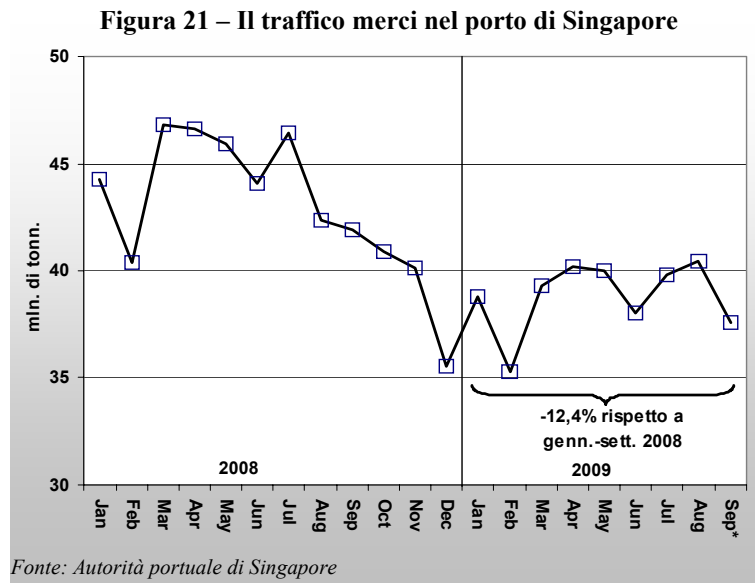
sia aumentata del 7,5% rispetto al trimestre precedente (che equivale ad un tasso annualizzato del 30%) dopo che è scesa ininterrottamente per quattro trimestri. Il consistente recupero messo a segno nel terzo trimestre del 2009 ha parzialmente colmato il gap di capacità rispetto al picco massimo del secondo trimestre 2008, dal

Figura 20 – Il traffico nel porto di Rotterdam nel 2009



quale diverge ancora per una percentuale del 9,6%, ma fa presumere che nel corso del 2009 il porto di Rotterdam possa raggiungere i livelli massimi del 2008.

Anche gli altri porti del mondo registrano una sensibile riduzione nella quantità delle merci movimentate. La riduzione è meno sensibile nei porti che si collocano a servizio delle aree economiche più dinamiche. Nel porto di Singapore, il più importante al mondo, e fulcro essenziale negli scambi fra l'Asia e tutti i paesi occidentali, la quantità di merci movimentata nei nove mesi



che vanno da gennaio a settembre 2009 è scesa del 12,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Anche in questo caso il risultato complessivo è il frutto di dinamiche assai diverse per quanto concerne i vari tipi di merci. A fronte di una riduzione del 20,1% delle merci trasportate su container, e del 42,1% del "general cargo", nei primi nove mesi del 2009 si ha infatti una aumento del 4,2% del traffico delle rinfuse liquide, essenzialmente petrolio, e addirittura un aumento del 35,9% delle rinfuse secche.

Le figure che riguardano i porti USA risentono della grave situazione economica del paese. Nel porto di Long Beach, grande porto del costa californiana, il traffico merci è sceso di ben il 18,3% nei primi fra gennaio e settembre 2009 rispetto allo stesso periodo del 2008, una variazione nettamente superiore rispetto a quanto visto nei porti europei ed asiatici. Anche in questo caso la responsabilità del calo è principalmente da attribuirsi alla riduzione del "general cargo" che, in totale, è sceso nel periodo considerato del 24,7%, mentre le rinfuse secche sono diminuite di un più modesto 11% e le rinfuse liquide sono aumentate del 5,3%.<sup>21</sup>

*Anche i porti USA hanno subito un pesante calo dei traffici nella prima parte del 2009*

Alcune indicazioni sull'impatto strutturale della crisi nel settore del trasporto marittimo si possono trarre dalla dinamica dell'indice LSCI (*Liner Shippin Connectivity Index*) recentemente elaborato dall'UNCTAD<sup>22</sup>, che evidenzia il grado di connessione di ogni paese con la rete di trasporto marittimo mondiale. Durante l'anno di crisi, dal luglio 2008 al luglio 2009, tutti i più importanti indicatori del mercato sono diminuiti. E' diminuito il numero delle navi da trasporto operative e, per la prima volta dopo molti anni, è diminuita anche la loro capacità di carico in termini di TEU. A seguito del rilevante

*A livello globale, durante la crisi è diminuito il grado di connettività nei trasporti marittimi. ma è aumentato in Italia*

<sup>21</sup> Autorità portuale di Long Beach, statistiche varie.

<sup>22</sup> UNCTAD, Transport Newsletter, n.42, Second and Third Quarters 2009.

processo di fusioni e acquisizioni, sono anche diminuite le compagnie di navigazione e le imprese che offrono servizi di supporto. Solamente la dimensione massima delle navi è aumentata, essendo state varate nell'anno navi sempre più grandi al fine di ridurre sempre più il costo medio del trasporto. Rispetto ai 162 paesi censiti dall'UNCTAD, l'Italia si colloca al dodicesimo posto nella graduatoria complessiva con un indice LSCI pari a 69,97. La cosa sorprendente è che l'Italia, è stato uno dei pochi paesi, che ha visto crescere l'indice nel 2009, pur nel pieno della crisi.

Per quanto riguarda specificatamente il traffico container si intravedono segnali di ripresa in questa ultima parte dell'anno, anche se il volume del traffico rimane sostanzialmente più basso di quello registrato nello stesso periodo del 2008. *L'European Liner Affairs Association* (ELAA) riporta una ripresa del traffico container nel terzo trimestre del 2009 sulla tratta Asia-Europa, mentre sempre in netta flessione è il traffico fra Europa e Nord America.<sup>23</sup> Spicca il fatto che mentre il traffico container dall'Asia verso l'Europa è diminuito nel trimestre del 15% su base annua, i traffici dall'Europa verso l'Asia siano in netta controtendenza. Su questa direttrice il traffico è aumentato del 10% nel terzo trimestre del 2009 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il trend è nettamente crescente, poiché i dati del primo trimestre mostravano un calo del 16% rispetto all'anno precedente e quelli del secondo trimestre un calo del 2% sempre su base annua. Di particolare interesse il fatto che in questo contesto un ruolo trainante lo hanno avuto i traffici originati dai porti del Mediterraneo, Spagnoli e Italiani, che hanno mostrato tassi di crescita elevatissimi su base annua.

*Il traffico container nella tratta Asia-Europa sta crescendo di nuovo*

Gli operatori del settore sono fiduciosi per quanto concerne le prospettive per il 2010. L'Associazione tedesca delle compagnie portuali (ZDS) stima che i porti tedeschi vedranno aumentare di circa il 3% la quantità delle merci movimentate, che potranno raggiungere le 273 milioni di tonns.<sup>24</sup> Durante il 2010 anche nei porti degli Stati Uniti si potrebbe osservare un aumento nel volume dei traffici. A Settembre l'importazione di container era ancora del 16% più bassa rispetto allo stesso mese del 2008, e del 3% inferiore rispetto ad agosto. La tendenza è verso un assestamento dei livelli. A gennaio 2010 il traffico dovrebbe essere di solo il 3% inferiore a quello dell'anno precedente e a marzo 2010 si dovrebbe poi raggiungere e superare il livello di attività di quest'anno.<sup>25</sup>

*Da più parti giungono indicazioni di una ripresa del traffico portuale nel 2010*

---

<sup>23</sup> The Journal of Commerce Online, Nov 16, 2009.

<sup>24</sup> Llyod's List, 20 novembre 2009

<sup>25</sup> The Journal of Commerce Online, Nov 23, 2009. Su dati IHS Global Insight.

### 3.3 Tariffe di trasporto e crisi del settore

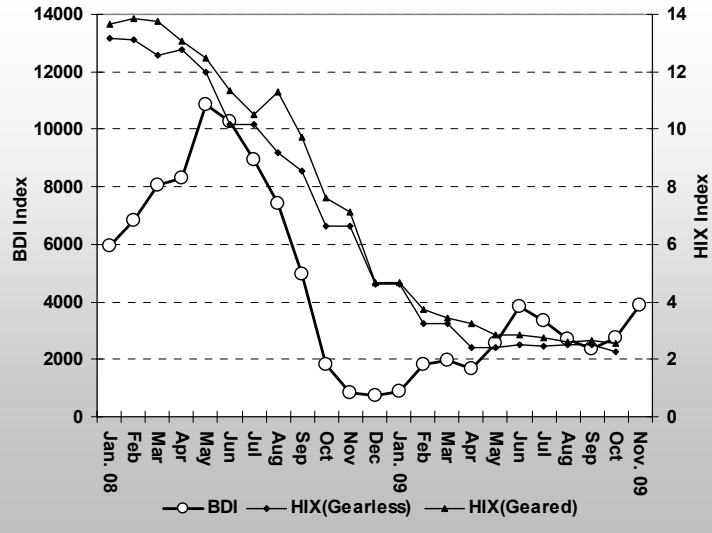
Alcune indicazioni sullo stato di salute del settore dei trasporti marittimi possono essere tratte dall'andamento delle principali tariffe e, in particolare, dal Baltic Dry Index (BDI),<sup>26</sup> che si riferisce alle tariffe per il trasporto di merci alla rinfusa, e dall'Hamburg Index (HIX),<sup>27</sup> che riguarda il costo del trasporto su container. Entrambi gli indicatori evidenziano il netto calo del costo del trasporto marittimo dagli inizi del 2008 in poi. Dal suo massimo, raggiunto

nel maggio 2008, a questa ultima parte del 2009, il DBI è diminuito di ben il 64% attestandosi ora su un valore pari a 3.887 (media di novembre). L'HIX è sceso mediamente di circa l'82% dai suoi valori massimi di febbraio 2008 ad ottobre 2009.

Cautela deve però essere posta nell'interpretare la negativa dinamica delle tariffe del trasporto marittimo solamente alla luce della crisi della domanda di trasporto, e più in generale, della crisi economica mondiale.<sup>28</sup> A determinare le osservate dinamiche delle tariffe concorrono infatti anche le trasformazioni in atto dal lato dell'offerta del trasporto marittimo. Nell'ultimo anno la flotta dispiegata nelle varie rotte è aumentata in modo consistente e ancora di più è aumentata la sua capacità di carico, a causa della crescente dimensione media delle navi. Come conseguenza è cresciuto in tutto il mondo il numero delle navi inattive. La crescente dimensione delle navi e la migliore tecnologia hanno ridotto drasticamente il costo variabile del trasporto marittimo, che è il valore minimo a cui tende nel medio periodo, in assenza di concreti segnali da parte della domanda, il prezzo del servizio. Si è assistito così ad una riduzione delle tariffe più forte di quella ipotizzabile all'inizio della crisi economica.

Infine, non va trascurato il crescente ruolo svolto dalla speculazione finanziaria nel determinare le tariffe di trasporto. Mentre nel 2005 il volume del traffico reale era il doppio di quello sottostante ai contratti future di trasporto (FFAs), nel 2008 i contratti future erano di circa il 10% superiori a quelli basati sul traffico reale. Come conseguenza di tutte queste trasformazioni le tariffe di trasporto presentano una dinamica sempre più variabile.

Figura 22 – Il costo dei trasporti marittimi



*BDI e HIX dipendono sempre meno dalla domanda di trasporto e sempre più da altri fattori*

<sup>26</sup> Fonte: The Baltic Exchange, [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com).

<sup>27</sup> Vedi: Hamburg Shipbrokers' Association (VHSS), [www.vhss.de](http://www.vhss.de). Per questo indice abbiamo considerato solamente due dei molteplici indicatori disponibili.

<sup>28</sup> UNCTAD, Transport Newsletter, n.42, First Quarter 2009.

La caduta del traffico marittimo ha impattato in modo differente nel mondo perché diversa è la dimensione e la struttura dell'industria del trasporto marittimo in ogni paese. Maggiore è la presenza di attività collegate al trasporto marittimo, come la cantieristica, la produzione di container, i servizi di supporto, le assicurazioni, ecc., e maggiori sono stati gli effetti negativi poiché oltre al calo delle attività direttamente legate ai volumi di traffico, sono emersi effetti indiretti, ancora più pesanti in prospettiva, legati alla riduzione della domanda di beni e servizi collegati. In alcuni casi, però, la crisi economica ha impattato positivamente sull'economia locale, come nelle aree fortemente specializzate nella demolizione e riciclo delle navi, Bangladesh e India in primis. L'elevata globalizzazione del settore, che coinvolge imprese operanti in tutto il mondo e in tutti i settori, implica però che la crisi del settore possa ripercuotersi anche su aree non strettamente portuali.

*Il calo del traffico ha avuto ripercussioni economiche maggiori nei paesi dove il settore è più ampio*

La forte riduzione delle tariffe del trasporto marittimo verificatasi durante l'ultimo anno rappresenta l'aspetto più eclatante della crisi dell'intero settore, dalle compagnie di navigazione a tutte le attività collegate. La riduzione delle tariffe rappresenta però una riduzione nel costo di trasporto per esportatori ed importatori che beneficiano quindi, per questa via, della crisi del settore del trasporto marittimo. Con il consolidarsi della crisi anche la qualità del servizio di trasporto marittimo è migliorata, essendo scomparsi i problemi di congestione che affliggevano i porti mondiali prima della crisi.

*Le basse tariffe del trasporto marittimo rappresentano un aspetto positivo per il commercio*

I segnali che provengono da tali indicatori sono contrastanti per quanto concerne la tendenza più recente del settore del trasporto marittimo. Mentre il BDI segnala un miglioramento nel breve periodo, con una netta ripresa soprattutto negli ultimi mesi di ottobre e novembre (a novembre il BDI è aumentato, in media, di ben il 41% rispetto al mese precedente), l'HIX non mostra segni di ripresa e continua, seppur molto lievemente a diminuire. Una conferma che negli ultimi mesi il mercato del trasporto marittimo potrebbe essere entrato in una fase più positiva viene dal Clarksea Index,<sup>29</sup> che segnala i guadagni medi giornalieri delle compagnie di navigazione. Anche questo indicatore è attestato su valori nettamente inferiori a quelli riscontrabili nel 2008 a testimonianza della gravità della crisi in atto. Esso è sceso dal massimo di 49.801\$ per giorno, nel maggio 2008, al minimo assoluto di 7.500\$ agli inizi di aprile 2009. Dopo tale picco negativo l'indice ha ripreso velocemente quota fino a raggiungere a giugno un valore prossimo a 14.000\$ e ritornare a 9.500\$ a metà agosto. Da tale valore si è assistito ad un lento progresso lo ha portato ad attestarsi a quota 11.500\$ ai primi di novembre.

*In questi ultimi mesi si notano segnali di miglioramento nel trasporto marittimo*

---

<sup>29</sup> Vedi: Clarkson Research Services. [www.crsl.com](http://www.crsl.com).