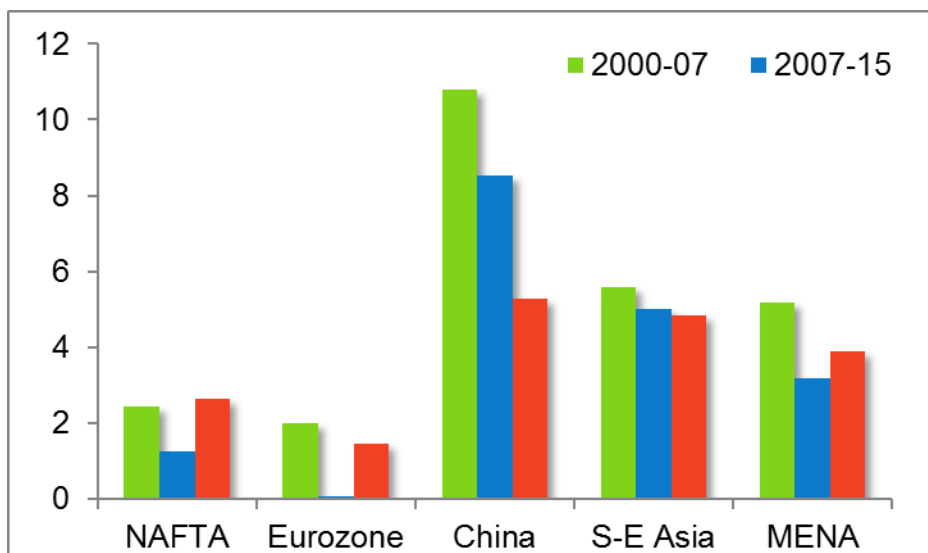


Abstract dell'indagine "Milano riscopre il suo Porto" a cura di Oxford Economics

L'economia globale sta attraversando una fase di riequilibrio dello sviluppo economico caratterizzata dal rallentamento della crescita dei paesi emergenti e da segni di ripresa del mondo "avanzato". Tra questi ultimi, gli USA sono il paese ad aver aggiustato per primo gli squilibri che portarono alla crisi del 2008-09 e a trovarsi ora ad avere il ruolo di locomotiva della ripresa mondiale. Proprio perchè basata sulla soluzione di una serie di squilibri interni ed esterni, la ripresa USA appare solida ed è prevista muoversi in un range tra il 2,5% e il 3% per i prossimi anni. L'Europa è invece ancora alle prese con il riaggiustamento post-crisi e una serie di fattori (tra questi, scarsa domanda interna, finanze pubbliche ancora non del tutto sotto controllo, differenziali interni di produttività, disoccupazione alta in molti paesi, sistema bancario asfittico e con scarsa capacità di concedere credito alle imprese) ne limiteranno la crescita tra l'1,5% e il 2%. Considerato che il Giappone non riesce a uscire dalla stagnazione che lo attanaglia da oltre venti anni e che altri paesi dipendono da fattori esterni non favorevoli (Australia, Canada), l'area "avanzata" si attesterà su bassi tassi di crescita per almeno un quinquennio (intorno al 2%), comunque superiori di 1 o 2 punti percentuali a quelli del recente passato.

PIL –Tassi di crescita medi annui %



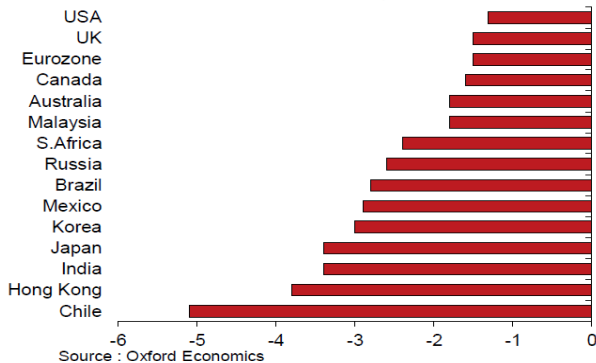
Fonte: Elaborazioni EconPartners su dati Oxford Economics

Per contro, l'area "emergente" sta mostrando un rallentamento significativo. La Cina è nel mezzo di un necessario ma doloroso processo di riequilibrio interno tra investimenti e consumi privati che determinerà un dimezzamento delle sue prospettive economiche, con la produzione industriale (e il suo indotto sull'economia mondiale) attesa muoversi a tassi del 3-4% annui, ben più contenuti di quelli dell'ultimo decennio intorno al 10% annuo. Inoltre, molti paesi cosiddetti "emergenti" si trovano in difficoltà a causa del crollo dei prezzi delle materie prime (legato alla ridotta pressione di domanda proveniente dal gigante Cinese), in primis il petrolio (Russia e paesi OPEC), e/o di squilibri di finanza pubblica e/o alta inflazione e /o di difficoltà delle finanze pubbliche (Russia, Brasile, Turchia, Argentina, Malesia, Venezuela e altri con gradi variabili di difficoltà). Tra i grandi paesi emergenti, solo l'India appare ben posizionata per una crescita di medio termine intorno al 6-7% annuo. In sintesi, l'area emergente è attesa da tassi in forte decelerazione (intorno o inferiori al 4%), pur se comunque più robusti di quelli dell'area avanzata.

La forte decelerazione cinese comporterà una minor crescita dell'economia mondiale, ma tutto sommato gestibile: secondo stime di Oxford Economics se la Cina riducesse la crescita del suo Pil dal valore obiettivo del governo cinese del 7% al 3,5-4% la crescita del Pil mondiale si abbasserebbe di solo mezzo percentuale, grazie soprattutto alle misure di politica monetaria e/o fiscale che il resto del mondo (soprattutto USA)

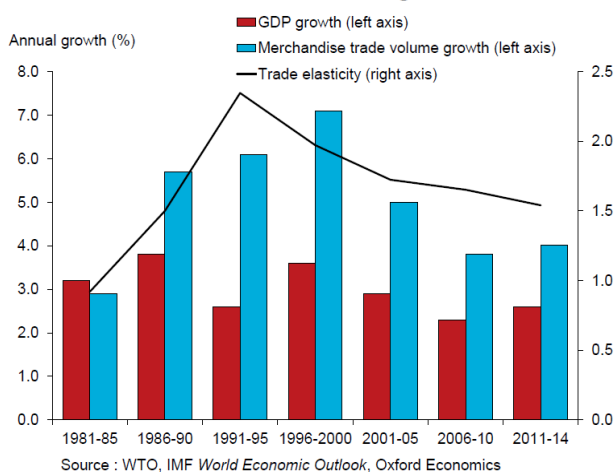
adotterebbe rapidamente. Vale la pena considerare, peraltro, che un vero e proprio crollo dell'economia cinese appare improbabile alla luce della solidità delle finanze pubbliche, delle ingenti riserve valutarie, e dello spazio ancora disponibile per politiche monetarie espansive.

World: GDP in downside scenario
% difference in level of GDP versus baseline, 2017



Ad ogni modo, la frenata del gigante asiatico sta avendo e continuerà ad avere un impatto di rallentamento del commercio internazionale. Questo impatto negativo va a sommarsi a un fenomeno ormai acclarato di riduzione del moltiplicatore commercio/Pil, ossia di quale multiplo ci sia tra commercio internazionale e prodotto globale annuo. Se negli ultimi due decenni tale moltiplicatore si è attestato intorno a un multiplo di due, oggi e per il prossimo decennio la stima di Oxford Economics lo posiziona al di sotto di 1,4.

World merchandise trade and GDP growth



La motivazione principale dietro questa riduzione è l'ormai esaurita riallocazione geografica delle value-chain produttive, e con essa il fenomeno della delocalizzazione produttiva. A fronte di una crescita del Pil mondiale intorno al 3,5% annuo, il commercio mondiale è atteso aumentare in media al del 5% annuo.

La prima importante implicazione di questo scenario per il settore dello shipping è relativo al rischio sostanziale di creazione di overcapacity legato all'order book corrente delle mega navi, il cosiddetto trend del gigantismo navale. A sostenerlo è l'International Transport Forum dell'OCSE "Whereas bigger ships since the 1990s could accommodate high sustained levels of external growth, due to the rise of Asian economies, the trade growth to absorb ship developments is currently absent. Shipping lines are building up overcapacity that will most likely be fatal to at least some of them" (Luglio 2015).

McKinsey stima un gap di 20% tra shipping capacity e domanda almeno fino al 2020 – ma probabilmente il gap durerà molto più a lungo. Le conseguenze saranno una sempre più accentuata competizione di costo per container, una crescente concentrazione del settore, la sopravvivenza di un sempre minor numero di porti ma più grandi, forti investimenti in automazione e infrastrutture dei porti, con costi molto elevati a livello portuale. Considerando anche il maggior rischio di congestione portuale, la ridotta velocità con cui

operano queste navi e il prezzo del petrolio è destinato a rimanere basso per almeno un decennio, è difficile immaginare un ulteriore salto in avanti verso il gigantismo.

Di conseguenza, gli investimenti per l'ampliamento e i dragaggi effettuati nel porto di Genova dovrebbero risultare più che sufficienti per un lungo periodo a venire.

Le implicazioni dello scenario globale sopra descritto per lo sviluppo economico e il commercio estero italiano e lombardo sono molteplici. La minore crescita mondiale rispetto alle attese positive che si erano create a fine 2014 implica per l'Italia mercati di sbocco meno dinamici. Tuttavia le imprese italiane saranno capaci di mantenere le quote di mercato complessive con una dinamica delle esportazioni appena superiore alla crescita mondiale. Questa performance sui mercati esteri sarà accompagnata da un tasso di crescita della domanda interna poco sopra l'1% annuo per il prossimo decennio.

Italy: Industrial production

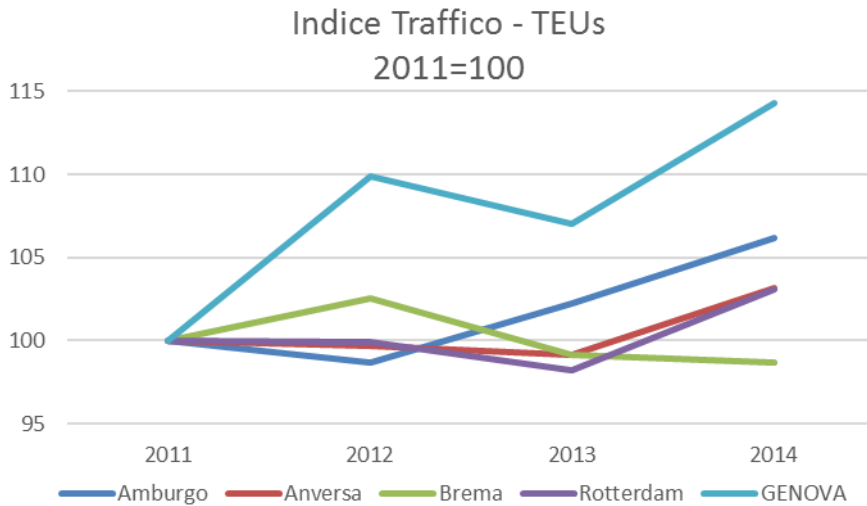


L'economia lombarda, da sempre traino dell'economia italiana, presenterà un profilo simile ma con numeri migliori di quelli nazionali per circa lo 0,2-0,3% annuo.

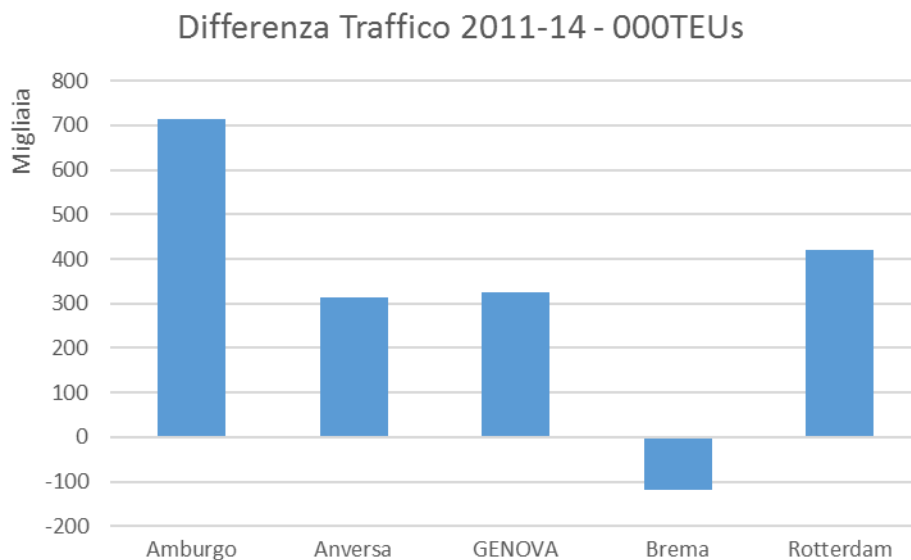
In sintesi, Oxford Economics prevede un quadro economico globale con una dinamica intermedia tra il periodo pre-crisi 2008 e quello post-crisi (3,5% medio annuo per il prossimo decennio), un riallocazione dello sviluppo in direzione favorevole ai paesi Avanzati e un dimezzamento dei tassi cinesi e infine una crescita del commercio mondiale intorno al 5%. Per l'Italia e la Lombardia la previsione è di una uscita stabile dalla recessione, ma con tassi di crescita ridotti e un'economia trainata da esportazioni e investimenti.

Su questo sfondo di medio-lungo termine, l'andamento del commercio marittimo italiano (per le sole merci "containerizzabili") si posiziona in maniera alquanto lusinghiera intorno al 5-5,5% annuo. Le importazioni e le esportazioni si presentano in crescita da/verso tutte le destinazioni via mare, con le maggiori opportunità nelle esportazioni verso Nord America. L'Italia continuerà a importare dalla Cina a ritmo sostenuto ma anche le esportazioni verso Cina e Estremo Oriente confermano potenzialità di business in crescita.

Il porto di Genova si inserisce nel contesto macroeconomico descritto con una solida posizione di partenza per affrontare il prossimo decennio. Dal 2011 al 2014, il porto di Genova ha incrementato il proprio traffico container del 14,3%, a ritmi decisamente più elevati rispetto a tutti i principali porti del Northern Range, la cui crescita è stata molto moderata, con il 6% di Amburgo, il 3,1% di Rotterdam e di Anversa, e il -1,3% di Brema.



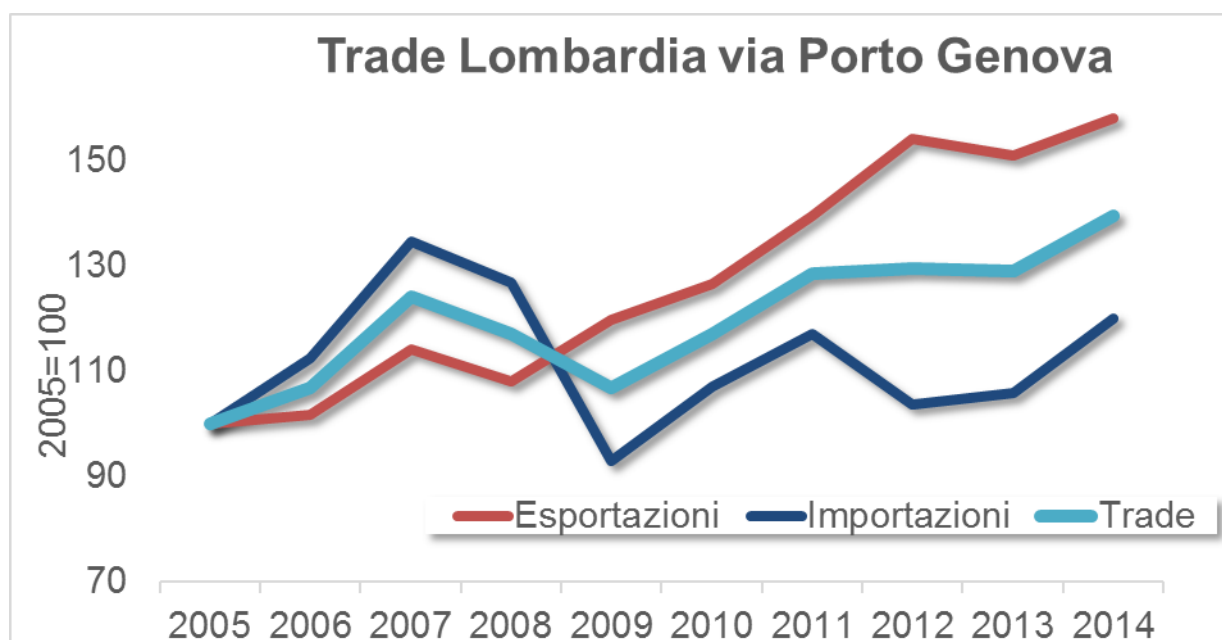
Ma anche come numero di TEUs, il porto di Genova si è ben distinto negli ultimi anni, rimanendo in linea con l'aumento di TEUs di Anversa e Rotterdam, e facendo decisamente meglio di Brema; solo Amburgo cresce significativamente di più tra il 2011 e il 2014.



A completare il quadro positivo, anche nei primi sette mesi del 2015 il traffico container del porto di Genova si è mostrato più dinamico dei suoi principali rivali del nord Europa, mettendo a segno un ulteriore aumento del 6,9%, con la sola Anversa capace di fare di meglio.

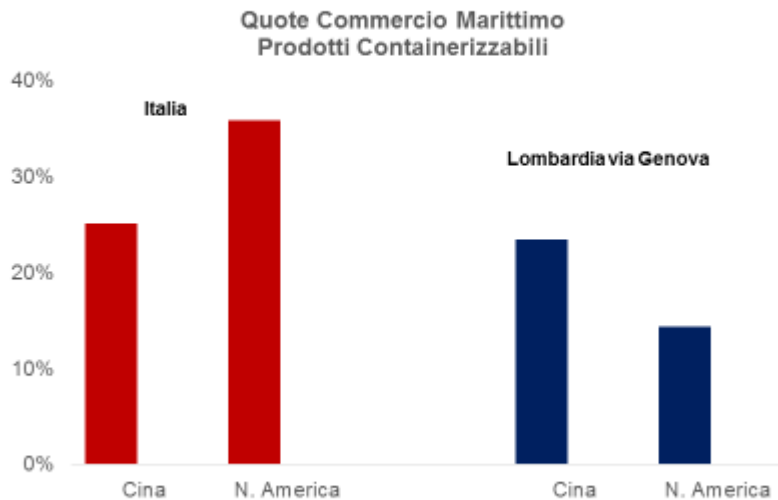
Andamento primi 6 mesi 2015	
Amburgo	-6.8
Anversa	9.5
Brema	-3.5
Rotterdam	3.7
Genova	6.9

Negli ultimi 5 anni (2009-2014) le imprese dell'area milanese e lombarda sono tornate a guardare con sempre maggiore interesse al porto di Genova per il loro commercio estero. In un periodo caratterizzato dalla crisi globale e dalla recessione italiana, quindi da debolezza sia delle esportazioni che delle importazioni, il traffico complessivo (somma di import e export) di container dalla Lombardia verso il porto di Genova è aumentato di oltre il 30% in tonnellate, ad una media del 6% di incremento annuo, recuperando e anzi superando del 12,5% il picco pre-crisi del 2007 (peraltro a sua volta più alto dei precedenti picchi). Il 2014 si è quindi posizionato come record storico per l'utilizzo del porto di Genova da parte delle imprese lombarde. I primi sette mesi del 2015 hanno consolidato questo trend, con un ulteriore aumento del 2% rispetto ai primi sette mesi del 2014, ottenuto grazie a una ottima performance delle esportazioni lombarde via Genova, in incremento di oltre il 6% sui primi sette mesi del 2014.



Nonostante questi dati positivi, è innegabile che il porto di Genova soffra della concorrenza dei grandi porti del Nord Europa. Le due destinazioni principali del commercio marittimo europeo sono il nord America (14,4%) e la Cina (25,2%). Confrontando per il 2014 le quote di commercio marittimo dei soli prodotti containerizzabili per l'Italia e per la Lombardia via Genova (quote sul totale commercio containerizzabile rispettivamente di Italia e Lombardia), le quote risultano essere simili verso la Cina, mentre verso il nord America la quota del commercio lombardo via Genova è meno della metà dell'analoga quota nazionale (14,4% contro il 35,9%). Si tratta di una differenza di circa il 20% del commercio "marittimo" complessivo della Lombardia che prende presumibilmente le strade del nord Europa. Peraltro, secondo un'indagine effettuata da EconPartners, anche una parte rilevante del commercio lombardo con la Cina viene sottratta al porto di Genova dai porti del Northern Range. Quali le cause di questa scelta da parte delle imprese lombarde?

Quota commercio Lombardo 2014 – potenzialità verso Nord America



Fonte: stime EconPartners su dati Oxford Economics e Ag. Dogane

page 11

OXFORD ECONOMICS

Secondo un'indagine effettuata dall'Autorità Portuale di Genova presso i maggiori spedizionieri e agenzie marittime, le differenze di costo e di tempi (transit time) non spiegano appieno questa scelta. In particolare, i costi appaiono decisamente favorevoli a Genova sulle rotte di export, comparabili su quelle di import, con transit time favorevoli a Genova su Far East (8gg) anche se sfavorevoli su New York (2-3gg).

In questo contesto, il porto di Genova è nelle condizioni di guadagnarsi un posto di rilievo nel panorama che emergerà tra qualche anno. I miglioramenti implementati nello svolgimento delle procedure portuali e amministrative nonché le migliorie al porto per velocizzare le operazioni di carico/scarico e per accogliere navi fino a 18,000 TEUs posizionano il porto di Genova nella condizione di guadagnare quote di mercato.

Il punto debole del sistema portuale ligure rimane nella scarsa efficienza del sistema logistico e dei trasporti ferroviari, tema che riguarda marginalmente la Lombardia data la vicinanza al porto.

La struttura del settore logistico in Italia (incluso il Nord Italia) soffre di eccessiva frammentazione e di dimensioni medie ridotte – la Cassa Depositi e Prestiti nel 2012 ha censito 46 terminal intermodali e 20 interporti, la maggior parte nel Nord Italia. L'altro fattore di debolezza è costituito dalla eccessiva frammentazione del settore degli spedizionieri: in Italia lavorano 220mila case di spedizioni e trasporto, di cui più del 60% con un solo camion.

Per quel che riguarda i trasporti, la ridotta distanza della Lombardia dal porto di Genova rende più conveniente e rapido il trasporto su gomma, che oggi effettua circa il 95% del traffico container da/per il porto di Genova dall'area lombarda. Sul piano dei trasporti ferroviari, le potenzialità di sviluppo del Porto di Genova fanno riferimento, tra i principali interventi allo studio o già avviati nell'area geografica "genovese", alla ristrutturazione del nodo ferroviario di Genova, al Terzo Valico, alla gronda autostradale e al nodo San Benigno. Inoltre, è in programma (anche grazie alla spinta del governo svizzero) l'adattamento delle due linee per Novara e Milano a sagoma di 4m e al modulo 750m che consentirà di sfruttare il beneficio del Terzo Valico e collegare Genova direttamente alle linee del Sempione e del Gottardo. Infine, la ferrovia del Gottardo, che sarà operativa dal dicembre 2016, consentirà il transito fino a 260 treni merci al giorno (attualmente 180), l'impiego di un numero minore di locomotive, con tempi di percorrenza ridotti e utilizzo di treni P400 con 750 mt e sagoma di 4 mt per semi rimorchio.

L'ampliamento dei valichi alpini (oltre al Gottardo anche Ceneri e Brennero) è allo stesso tempo una sfida e una opportunità per il porto di Genova, in quanto consentirà agli operatori del sistema "Genova" di affacciarsi sui mercati svizzeri, austriaci e della Baviera, che già oggi hanno iniziato a dare segni di interesse (Svizzera 3%, Austria e Germania 1% dei volumi movimentati da Genova).

Sintesi dei principali interventi nel porto di Genova

Strutture portuali

- **aumento spazi a terra per container**
 - 1,2 milioni di m2 entro fine 2016 (Ronco-Canepa e Calata Bettolo)
 - nuovo terminale containers (Calata Bettolo) dal 2016 con capacità di 800,000 TEUS/anno, 700mt di banchina e 16 mt di profondità
- **acquisizione gru con sbraccio 60mt – 23° fila, per navi da 16-18 mila TEUs**
 - 8 gru “gooseneck” per VTE, più grandi gru al mondo, per navi da 20mila TEUs (fonte VTE)
- ultimati i **dragaggi per navi da 16-18 mila TEUs (52ft) NEL PORTO DI VOLTRI**
- **espansione capacità ferroviarie** terminals per
 - lavorare più treni
 - sistemare il pronto-a-partire in zona atta al recupero da parte dei trazionisti senza interferire negativamente sui binari interni al terminal stesso
 - **rifacimento totale del nodo di Genova** (a cura RFI, quasi completato)
 - quadruplicazione linee e separazione linee merci da linee passeggeri per avere tracce RFI sempre disponibili da/per porto

Procedure Amministrative

- integrazione diverse agenzie pubbliche sul **sistema EDI comunitario**
 - completamento verifiche su merci in via elettronica (controllo doganale già oggi 95-96% elettronico), incluso Min. Salute e Fitosanitario
- **rafforzamento sistemi EDI di tracing e tracking** merci pre-arrivo e ritiro delle merci (logica one-stop-shop)
 - **riduzione tempi di ricezione/consegna containers** a camion (VTE oggi detiene record europeo con ciclo in-out di soli 28 minuti)
- **adozione “pre-clearing” su navi containers** che scalano Genova come primo porto nella UE (70% del totale)
 - sdoganamento in navigazione e riduzione tempi consegna container a cliente (max 3,4 gg dallo sbarco, il 98% in green light doganale entro 48 ore dallo sbarco)

Innovazioni di Processo

- spostamento funzioni verifica ferroviaria dentro i terminals
 - **compressione dei costi marittimi** di rimorchio, pilotaggio ed ormeggio
 - totale informatizzazione procedure operative ed amministrative per accosti e pagamento fees portuali
 - **miglioramento procedure Ag. Dogane** su certezza tempi, Documento unico, Pre-clearing, corridoi, H24, rafforzamento e formazione organico
-

Emilio Rossi

Presidente EconPartners, Senior Advisor Oxford Economics

Vito de Ceglia

Giornalista economico, Esperto Trasporti

14 Settembre 2015