



Associazione Porti Italiani
(Assoporti)

Scenari del presente, ipotesi per il futuro

- *contributo alla discussione* -

Roma, 1 ottobre 2009

Elaborazione a cura di ASSOPORTI – si ringrazia il Prof. Sergio Bologna per la collaborazione prestata nella raccolta e nell'analisi dei dati, nonché il dott. Zeno D'Agostino e la società LOGICA – Logistica in Campania.

Poco significativi appaiono ai fini dell'analisi della situazione di fatto i dati dei traffici dei porti nazionali dello scorso anno 2008, sostanzialmente stabili nel complesso, ma per effetto di un bilanciamento tra una prima parte dell'anno caratterizzata da un andamento positivo che però non è riuscito a compensare una seconda parte progressivamente sempre più negativa, in parallelo con gli andamenti economici a scala globale e nazionale. Avuto riguardo al solo PIL italiano, su base annua, nel 2008, questi risulta diminuito del 1%. Ben diversi i numeri relativi all'anno in corso. Sulla base delle informazioni disponibili, in Italia nel II trimestre del 2009 il PIL è diminuito dello 0,5% rispetto al trimestre precedente e del 6% rispetto al II trimestre del 2008, risultante di una diminuzione del valore aggiunto dell'agricoltura, dell'industria e dei servizi.

Come termine di paragone si tenga conto che, in termini congiunturali, nel II trimestre del 2009 il PIL è diminuito dello 0,8% nel Regno Unito e dello 0,3% negli Stati Uniti, mentre in termini tendenziali, la contrazione è rispettivamente del 5,6% nel Regno Unito e del 3,9 % negli Stati Uniti.

Significativo per le strette connessioni con il trasporto, quello marittimo anzitutto, è l'andamento del commercio internazionale. A livello italiano il commercio estero, in valore ha visto nel periodo Gennaio – Aprile 2009 una diminuzione delle esportazioni del 24,4% e delle importazioni del 24,3%, percentuali che quattro mesi dopo (luglio) divengono export -19,7 e import – 28,6%.

Se si ha riguardo al commercio estero per via marittima, in quantità – tonnellate – il calo sempre nel 1° quadrimestre dell'anno corrente è di circa il 20,5%. In particolare, le importazioni hanno subito un calo del 20,3% mentre le esportazioni hanno registrato una diminuzione del 21,2% circa.

Scendendo nel dettaglio di alcune tipologie merceologiche in importazione ed esportazione via mare, sempre relativamente al periodo considerato, rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, si deve registrare un calo a due cifre nelle importazioni di merci notoriamente riconducibili alla produzione industriale di beni: "minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere" (-53,2%); "prodotti chimici e fibre sintetiche, articoli in gomma e materie plastiche" (-13,4%). Altresì, si è registrata una diminuzione del 23,6% nelle importazioni di "carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale", anch'essi riconducibili alla produzione industriale. Dal lato delle esportazioni una significativa riduzione del 24,8% si rileva invece nella voce "macchine ed apparecchi meccanici" parte delle c.d. "merci ricche".

Considerevole è la caduta delle esportazioni dalla Cina verso l'Europa che ha raggiunto il fondo di – 42,3% verso la Spagna ma che anche in direzione della Germania ha visto un tasso di diminuzione pari a – 15,4%, percentuale ben inferiore che peraltro corrisponde a valori assoluti (in quantità e valore) molto più alti.

Al di là di valore assoluto e percentuali, i numeri assumono particolare significato, per le considerevoli ricadute sul trasporto marittimo a scala mondiale. Prima tra tutte la flessione rilevante della realtà Far East – Europa che si contrae per volumi effettivamente trasportati. Come conseguenza la perdita di quote di traffico soprattutto containerizzato, per quei porti che più di altri servono traffici provenienti dal Far East e da/verso i Paesi che più di altri hanno accusato il crollo dell'economia.

Ciò comunque in un panorama di generalizzata e forte flessione del traffico e delle movimentazioni portuali di container. Esemplificativi in proposito i dati di traffico dei principali porti spagnoli, del porto di Koper, sul versante orientale del Mediterraneo, nonché quelli dei porti italiani ad oggi disponibili. Dati questi ultimi che, per quanto parziali rivelano in Italia un calo delle movimentazioni portuali di TEU meno accentuato rispetto ai porti spagnoli.

Movimenti portuali di contenitori (Var.% TEUs)

		<u>Var.% gennaio-giugno 2009-2008</u>
Sistema portuale Italiano <small>(Elaborazione Assoporti su dati rappresentativi di circa l'80% dei movimenti)</small>		-11,7
Sistema portuale Spagnolo <small>(Fonte Puertos del Estado)</small>		-14,7

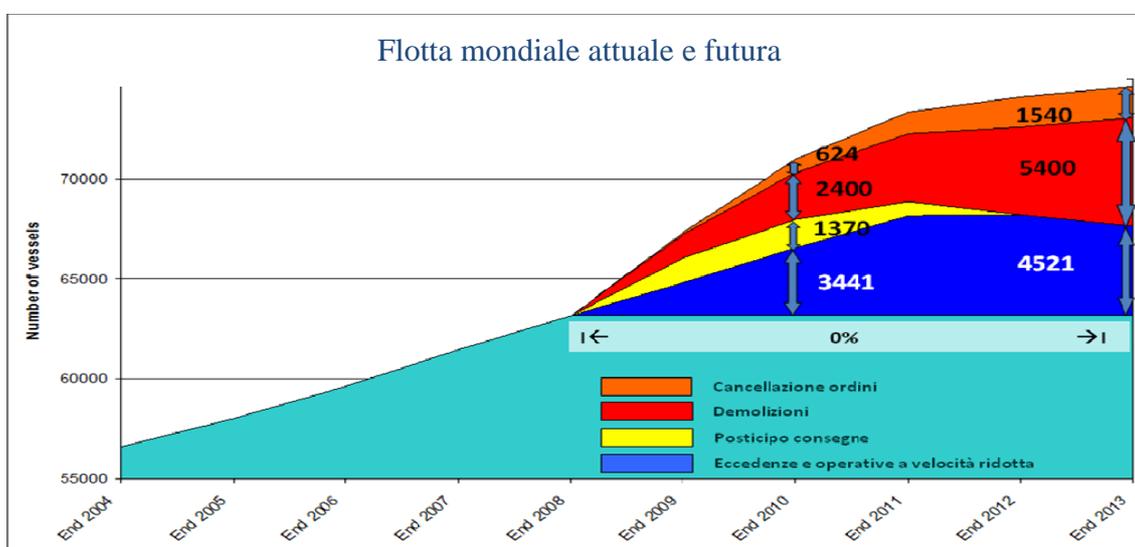
Proprio i dati del traffico container, in TEU, dei tre grandi porti spagnoli mediterranei, disaggregati tra movimenti di import – export e transhipment puro unitamente alle variazioni (positive) dei TEU movimentati a Marsiglia Fos nella prima parte del 2009 appaiono primo indizio di un riassetto ed una redistribuzione dei grandi flussi di container presumibilmente originati dalla ristrutturazione dei grandi servizi est-ovest conseguenza di accordi operativi tra mega – carrier, accordi finalizzati alla riduzione dei costi ed all'aumento dei noli.

Per il momento si può parlare solo di una "percezione", in mancanza di compiute analisi delle toccate dalle diverse compagnie e delle modifiche nelle rotazioni di tali toccate. E' ragionevole prevedere che allorché i maggiori analisti renderanno disponibili quelle analisi, la tendenza avvertita sarà confermata, e solo allora sarà meglio valutabile la dimensione del fenomeno e l'impatto prevedibile, anche sui porti nazionali.

Altri fattori palesemente esemplificativi della dimensione della crisi, e dell'impatto di quelle sul settore marittimo ed elementi che incideranno sui futuri scenari sono quelli relativi allo sviluppo delle flotte mondiali. Per effetto dell'andamento degli ordinativi ai cantieri, che tra il 2000 ed il 2008 sono

aumentati di ben 5 volte (da circa 70 milioni di GT a più di 350 milioni di GT) e di demolizioni che solo tra il 2000 ed il 2003 hanno superato i 20 milioni di DWT (con punta massima oltre i 30 milioni nel 2002) ma sono addirittura cadute sotto la soglia dei 7 milioni di DWT nel triennio 2005 – 2007, la flotta mondiale è passata dalle 550 milioni di GT del 2000 alle 825 milioni di GT nel 2008, con un tasso di crescita medio dell'8% annuo tra il 2003 ed il 2008.

Venuto meno l'effetto dell'incremento degli indici dei noli, caduti alla metà del 2008, per alcune tipologie di navi (bulk anzitutto), al di sotto dei valori del 2000, si è posta alle compagnie la necessità di arginare un aumento della sovraccapacità, combinando cancellazioni e dilazioni di ordini delle nuove navi (con ricadute talora destabilizzanti sulla capacità di sopravvivenza di alcuni cantieri) nonché un incremento rilevante delle demolizioni. Complesso di azioni che comunque non argineranno una crescita del numero delle navi nel mondo da qui al 2012.

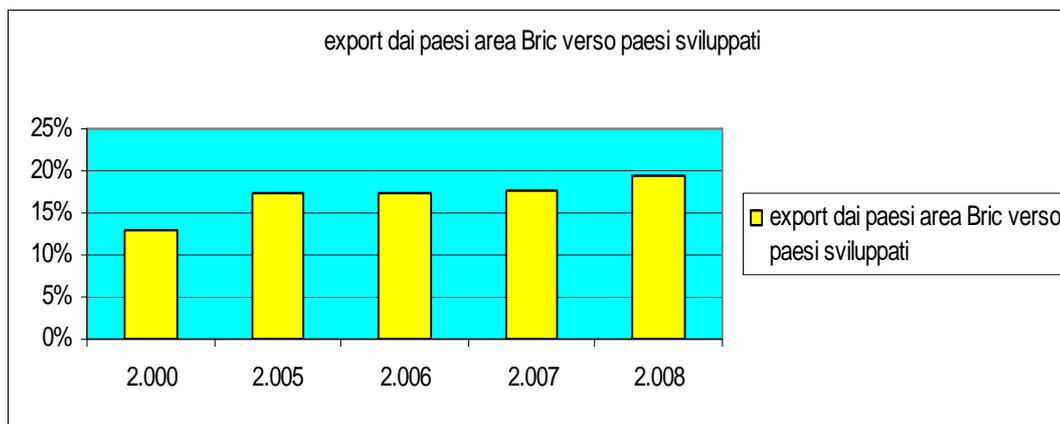


Fonte: Det Norske Veritas - 2009

Quali prospettive – elementi di scenario globale.

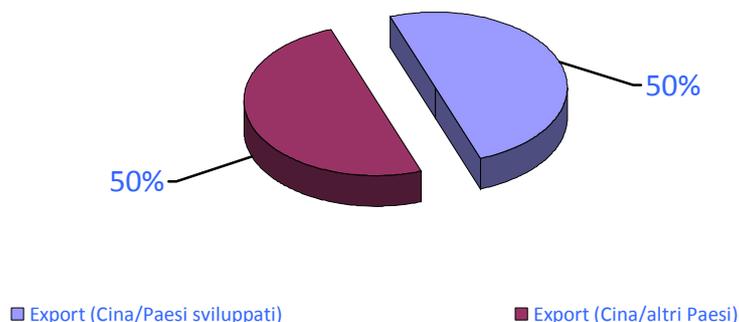
Pur nell'incertezza insita in ogni previsione, maggiore in una situazione economica che forse non conosce precedenti analoghi, probabili linee di tendenza future sono ragionevolmente individuabili partendo da alcuni elementi e dati relativi all'economia cinese che negli ultimi anni hanno alimentato la crescita economica globale e delle grandi direttrici dei traffici marittimi. Ad avviso di qualificati analisti (M. Garrett, MDS Transmodal) i flussi commerciali della Cina si stanno modificando profondamente: "la Cina e gli altri paesi del Far East, tranne il Giappone, stanno attingendo alle risorse prodotte dall'export per alimentare la domanda interna con conseguente effetto sull'organizzazione dei servizi containerizzati, che hanno misurato i loro aumenti di capacità sulla base dell'export cinese".

Parimenti significativa è la variazione dell'export dei Paesi c.d. "BRIC" (Brasile, Russia, India e Cina) e la variazione dell'export degli stessi Paesi verso i Paesi sviluppati. Mentre le prime sono passate dal 7% del valore complessivo delle esportazioni mondiali nel 2000 al 15% nel 2008, l'export verso i Paesi sviluppati nello stesso periodo è pari al 19% del totale a fronte di un 13% nel 2000, indicazione di un peso decrescente dei flussi verso le aree del nord e più sviluppate del pianeta.

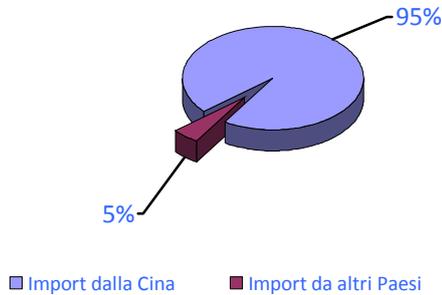


Ma ancor più è conferma di quella tendenza il peso percentualmente decrescente dell'import, in valore dei Paesi sviluppati originato da tutti i Paesi del mondo, che dal 69% del 2000 passa al 61% del 2008. Il dato del solo export cinese che nel 2000 era per il 57% verso Paesi sviluppati e nel 2008 scende, sempre verso i Paesi sviluppati al 50% (anche a motivo della qualità – basso valore aggiunto – delle esportazioni cinesi). Speculare al decrescente export cinese verso i Paesi sviluppati si rileva, nel periodo considerato una crescita dell'import dalla Cina dei Paesi del Nord Africa (anno 2000, 3%; anno 2008, 8%), dell'Africa Sub Sahariana (2000, 5%; 2008, 12%) e dell'America Latina (2000, 2%; 2008, 8%).

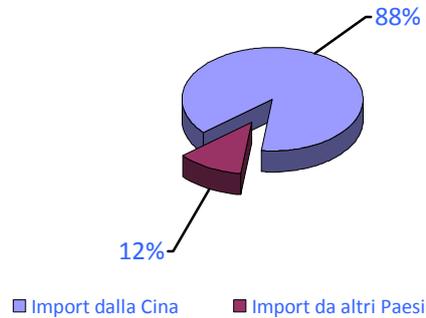
Destinazione esportazioni cinesi – anno 2008



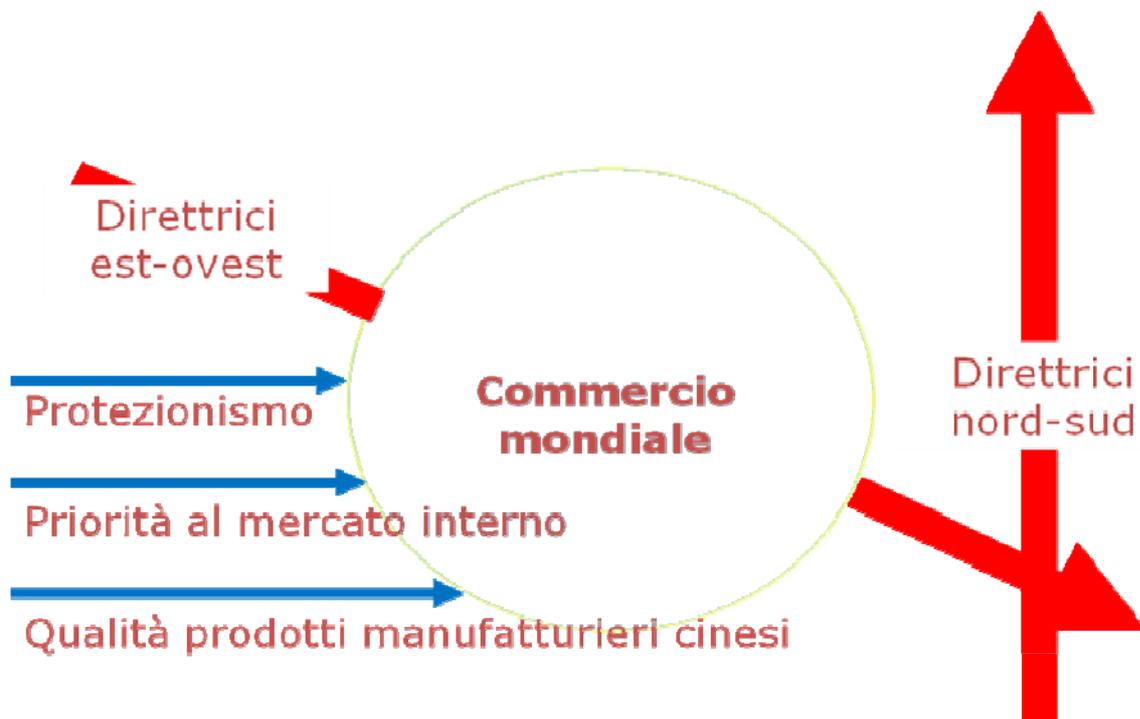
Import Paesi dell’Africa Sub-Sahariana – anno 2000



Import Paesi dell’Africa Sub-Sahariana – anno 2008

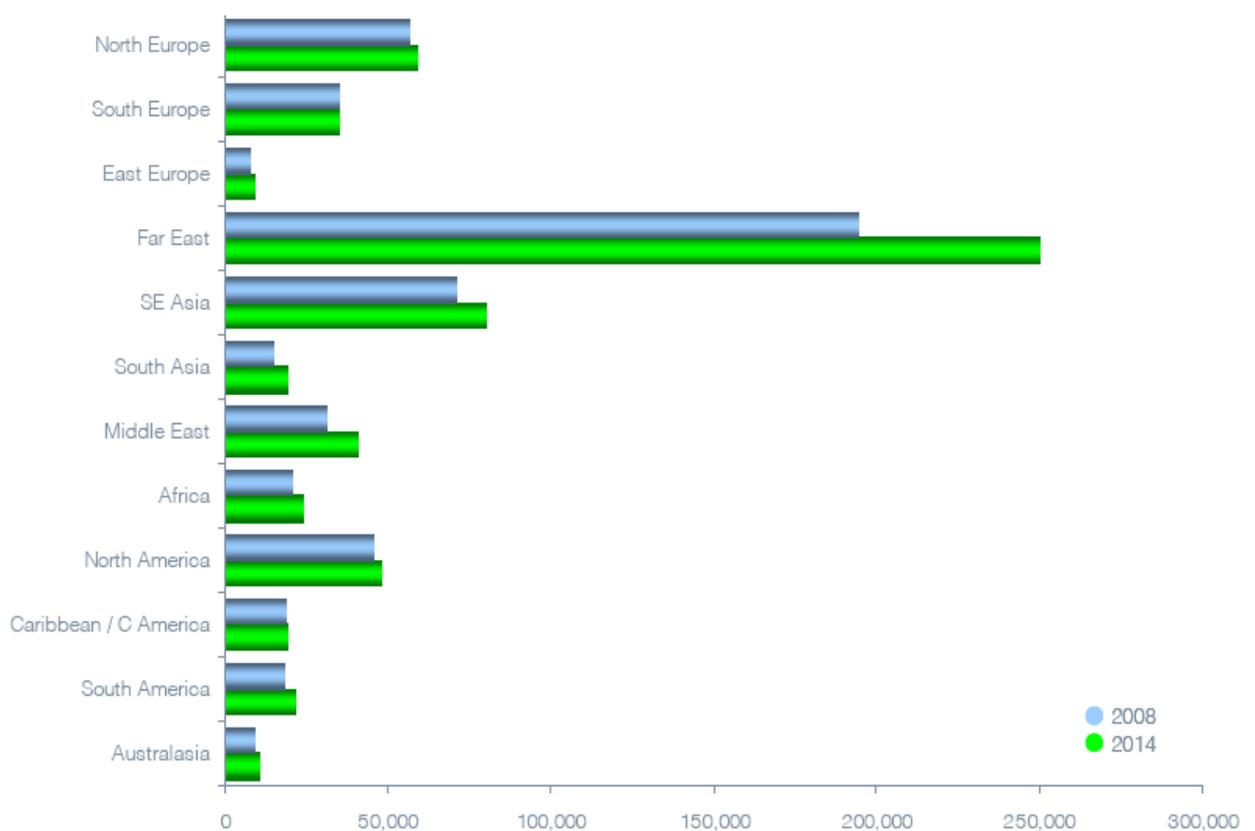


Combinando i diversi fenomeni fin qui menzionati una rappresentazione grafica dello scenario tendenziale atteso per i traffici è quella che segue, che sintetizza una crescita nelle direttrici Nord – Sud (ma anche Sud – Sud) e una flessione su quelle est – ovest. Nello schema, per sintesi, non sono indicati altri fattori, pur importanti, che lo supportano, alcuni di ordine generale ed altri più settoriali. Tra questi ultimi la concentrazione degli investimenti portuali in aree quale Africa, America Latina e sub continente Indiano. Sul piano economico generale, nonostante i primi segnali di ripresa (o di interruzione della fase discendente), la domanda dei Paesi avanzati non cresce perché non cresce l’occupazione e il reddito disponibile ristagna, o addirittura è in diminuzione.



Nell'area Euro le deboli prestazioni sono causate dalla domanda interna. Per quanto riguarda i consumi si prevede una contrazione dell'1% per il 2009, una crescita nulla per il 2010 e una moderata ripresa nel 2011 (+1,1%). Per gli investimenti si stima una severa contrazione per quest'anno (-11,2%), un rallentamento della caduta su base annua nel 2010 (-2,1%) e una graduale ripresa nel corso del 2011 (+1,4%). Il crollo del commercio mondiale comporterà per il 2009 una forte contrazione per le esportazioni (-15,3%) e per le importazioni (-11,8%). La caduta dell'import e dell'export dovrebbe diminuire di intensità nel 2010, mentre nel 2011 gli stessi dovrebbero tornare a salire (+6%). Anche le pratiche protezionistiche che stanno introducendo diversi Stati incideranno sulle relazioni commerciali e su quelle marittime, pesantemente sulle direttrici est – ovest. A livello settoriale autorevoli fonti – come Drewry – prevedono infatti una crescita lenta e volumi pari a quelli del 2008 tra gli anni 2013 e 2014 per le regioni costiere mondiali, salvo che per l'Estremo Oriente.

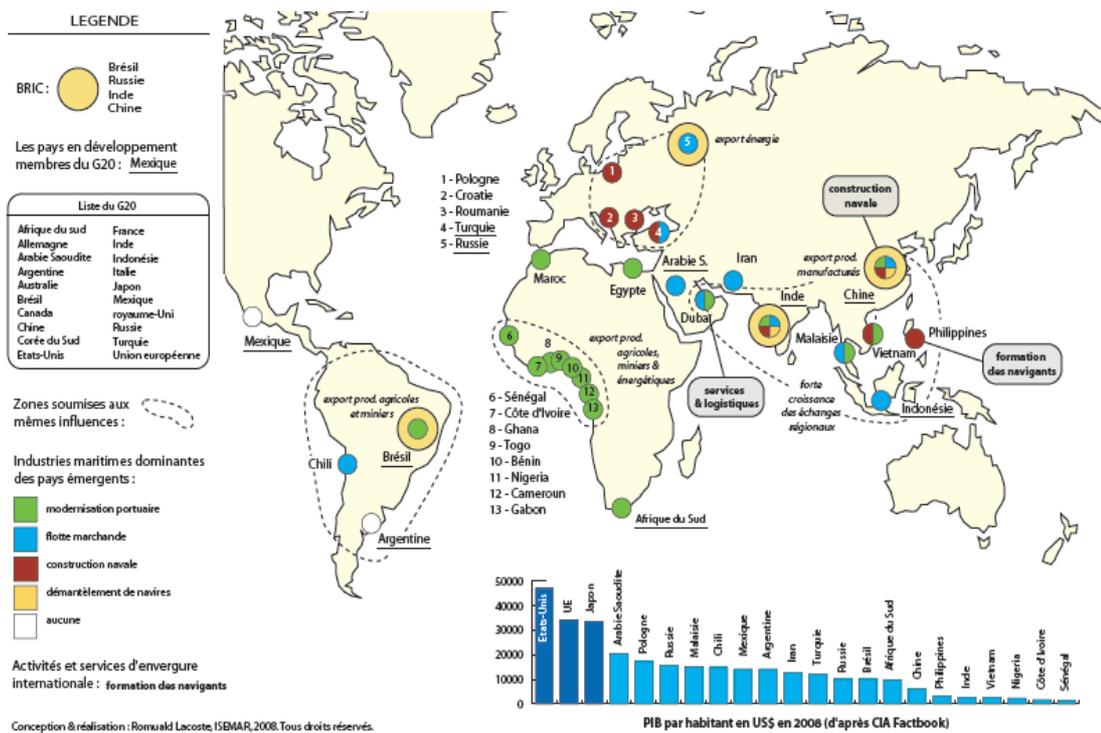
Previsione movimenti contenitori, 2008 e 2014



Source: Drewry

Quindi un tasso di utilizzazione delle infrastrutture portuali per ciascuna area marittima (con esclusione del Far East) inferiore nel 2014 rispetto al 2008 (sempreché si realizzino gli aumenti di capacità oggi in corso/pianificati); una ristrutturazione dei grandi servizi est-ovest, mediante accordi operativi tra le maggiori compagnie mondiali e possibile resa di qualche competitor le cui soglie verrebbero ripartite tra le altre maggiori compagnie.

Aree di maggiori investimenti portuali



Tasso di utilizzazione delle infrastrutture portuali (percentuali)

	2008	2014
Nord America	59,9	53,0
Nord Europa	68,5	53,9
Sud Europa	62,9	54,3
Estremo Oriente	71,9	78,2
Sud-Est Asiatico	76,5	70,7

Fonte: Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operators, Luglio 2009

Lo schema dello scenario tendenziale riportato nella figura e la minore incidenza della direttrice del Far East verso occidente, letti in parallelo con l'incremento degli episodi di pirateria nell'area del Corno d'Africa, con la diminuzione dei costi del bunker (rispetto ad una stagione in cui il costo del barile di petrolio superava di gran lunga i 100 dollari), le onerose tasse per il passaggio del canale di Suez e le scelte di alcune grandi compagnie di navigazione di percorrere la via che circumnaviga l'Africa doppiando Capo di Buona Speranza per raggiungere la Cina dal Nord Europa (e viceversa), pongono come possibile elemento aggiuntivo del possibile contesto futuro una marginalizzazione della rotta di Suez e del Mediterraneo, in particolare per i mega - carrier di container.



Il rischio non è escludibile in toto a priori ma non ha le dimensioni paventate. Fermo rimanendo che il costo del bunker difficilmente continuerà ad attestarsi sui livelli attuali altri fattori inducono ad un ragionevole ottimismo:

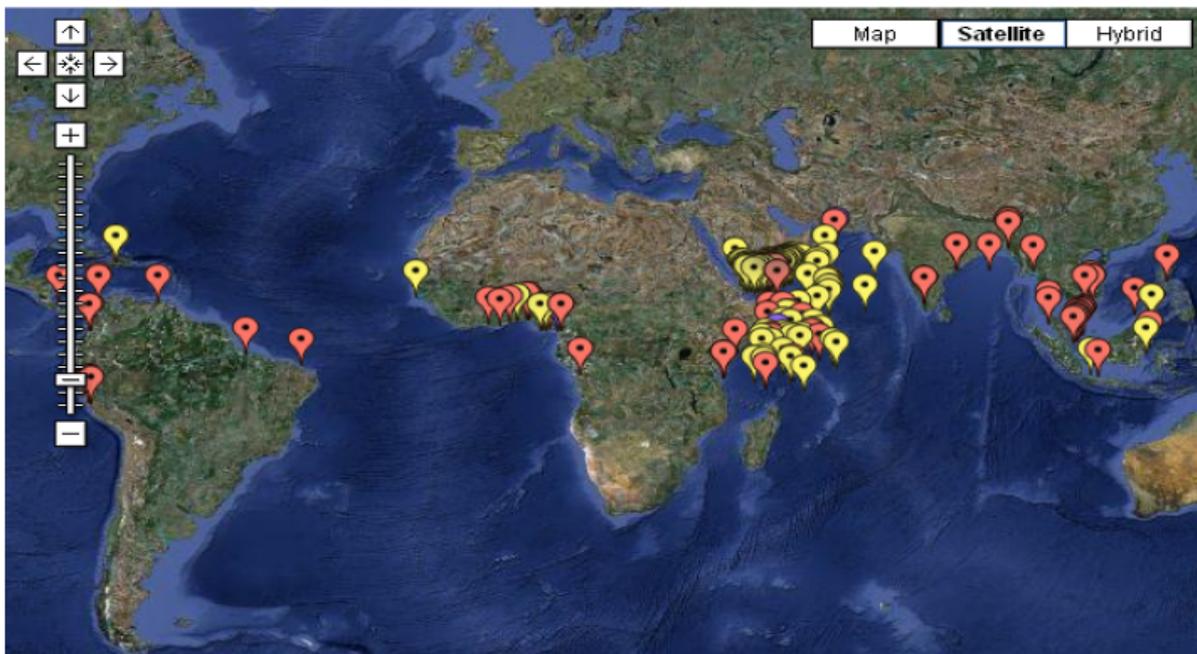
- nel quadro delle ristrutturazioni dei servizi di cui si è detto, le compagnie integrano i servizi est-ovest con i servizi dedicati per range portuali e su diversi porti nello stesso *range*;
- il canale di Suez, in funzione concorrenziale con Panama, sarà probabilmente indotto a contenere le tariffe;

- i costi di attraversamento di Panama, operativo del 2014 se si rispetteranno le tempistiche previste saranno comunque elevati;
- la pirateria non è solo, purtroppo un fenomeno che interessa il corno d'Africa e le aree a sud, ma anzi mostra segni di forte crescita sul versante occidentale dell'Africa (acque della Nigeria anzitutto);
- i consistenti investimenti in naviglio specializzato e la tendenza di fondo all'incremento delle direttrici sud – nord, le politiche euromediterranee, supporteranno la crescita dei traffici infra – regionali (Infra - Med).



IMB Piracy Report January – June 2009

= Actual Attack = Attempted Attack = Suspicious vessel



Total attacks – 240

Il futuro dei porti italiani.

In uno scenario a larga scala quale quello fin qui tracciato, che si estende anche al Mediterraneo, resta da individuare il futuro possibile dei porti italiani tenendo presente che sul piano macroeconomico l'andamento del PIL tocca il punto minimo nel corrente anno (-5,0%) e si prevede una crescita graduale e lenta nel biennio successivo (+0,4% nel 2010; +1% nel 2011), mentre per ciò che riguarda le caratteristiche della complessiva portualità nazionale trattasi di un sistema composto, salvo puntuali eccezioni, di scali marittimi polivalenti nei quali le tipologie di traffico più direttamente condizionate dall'evoluzione delle direttrici marittime a scala mondiale e/o di area, si affiancano a flussi generati da insediamenti produttivi *sea – oriented*; traffici crocieristici; collegamenti per la continuità territoriale di isole o alternativi a direttrici terrestri.

Al di là della specificità di questi traffici e di un esame parimenti specifico che meriterebbero, il futuro dei porti italiani, con riferimento alla funzione tipicamente “commerciale” è riassumibile in un quadro di sintesi siffatto:

- sconteranno una minore domanda sulle rotte est-ovest;
- si potranno avvantaggiare della maggiore domanda sulle rotte nord-sud;
- il minore utilizzo di Suez può incidere negativamente sui porti di transhipment;
- l’aumento della capillarità dei servizi “regionali” dedicati può incidere favorevolmente sui porti medio – piccoli;
- l’intensificazione dei servizi Infra-Med (full container, multipurpose, Ro - Ro) favorisce la pluralità dell’offerta portuale.

Italia - Scenario di base: principali variabili				
	2008	2009	2010	2011
<i>(var %)</i>				
Crescita reale Pil	-1.0	-5.0	0.4	1.0
Crescita reale investimenti	-3.0	-13.1	0.4	2.1
Deficit/Pil (in %)	-2.7	-5.2	-5.2	-4.8
Prezzi al consumo	3.4	1.0	1.5	2.3
Prezzo del petrolio (in \$)	98.5	61.9	73.5	76.5
Tasso riferim. BCE (*)	2.50	1.00	1.75	2.75
Tasso sugli impieghi (**)	6.3	4.6	4.6	4.9
Tasso sui depositi (**)	2.2	1.0	1.0	1.3
Impieghi a residenti (***)	4.9	2.3	2.3	3.8
Sofferenze nette (***)	nd	12.7	12.2	3.9
Depositi da residenti (***)	7.9	3.9	6.1	5.9
Obbligazioni in euro (***)	20.4	10.4	6.9	3.4
<i>(in % del totale attivo)</i>				
Margine d'interesse	1.26	1.11	1.07	1.05
Margine d'intermediazione	2.17	1.94	1.87	1.96
Costi operativi	1.39	1.31	1.24	1.23
Risultato lordo di gestione	0.78	0.63	0.63	0.73
Utile netto	0.30	0.14	0.13	0.25
(*) dati di fine periodo. (**) relativo alle famiglie e alle società non finanziarie. (***) var % sulle consistenze di fine periodo. Per impieghi e depositi sono escluse le IFM.				

Fonte: Istat – Banca d'Italia – BCE e ABI Financial Outlook (Rapporto di Previsione 2009-2011) – aggiornati a luglio 2009

Tutti i potenziali fattori positivi possono essere massimizzati e almeno uno tra quelli negativi (minore domanda sulle rotte est – ovest) è ridimensionabile se si amplia il potenziale bacino di utenza, il retroterra di ciascun porto fino al punto di consentire, in particolare per i porti dei due versanti settentrionali (arco Ligure – Alto Tirreno e Alto Adriatico) di raggiungere i mercati esteri. Senza un’efficiente connessione dei porti alle reti ferroviarie e ad adeguate strutture logistiche retroportuali, senza efficiente servizio ferroviario non è possibile alimentare mercati lontani ed esteri.