

# Bocconi

## STAY CONNECTED

**Integrazioni internazionali per la crescita economica di Genova**

**Oliviero Baccelli**

Direttore del Master in Economia e Management dei Trasporti della Logistica e delle Infrastrutture (MEMIT),  
Coordinatore Area trasporti del centro di ricerca GREEN

21 Gennaio 2020

## STAY CONNECTED.

# Integrazioni internazionali per la crescita economica di Genova

### Indice degli argomenti

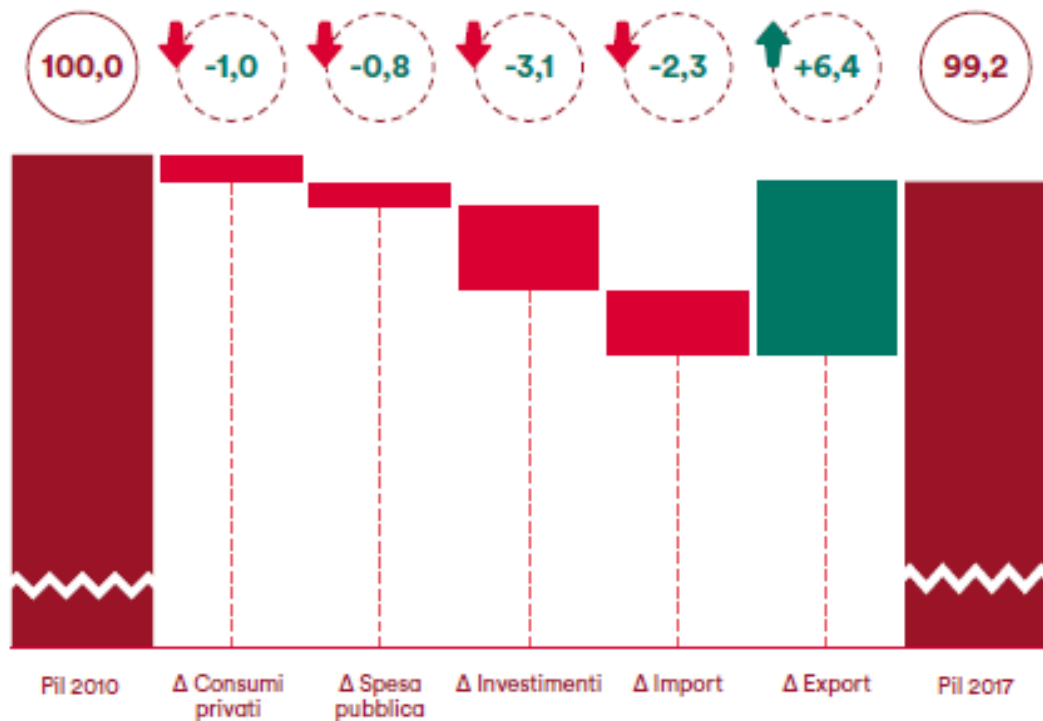
- 1.0 Il ruolo dei legami economici internazionali in un sistema diversificato e multipolare
- 2.0 Il gap economico ligure da superare
- 3.0 I vantaggi comparati nell'Innovazione, Ricerca ed Alta Tecnologia, Turismo ed Economia del Mare da valorizzare
- 4.0 La sostenibilità economica, sociale e ambientale delle reti di trasporto l'obiettivo da perseguire
- 5.0 L'accessibilità a scala europea e la mobilità interna alla regione prerequisiti per l'attrattività per le imprese e per i traffici portuali
- 6.0 100 anni in avanti in 10 anni e 20 anni di crescita da recuperare – Le dimensioni e l'urgenza del rilancio economico

## Innovazione e specializzazione nei comparti dove sono chiari i vantaggi comparati come chiave per la crescita fondata sull'internazionalizzazione

Il rafforzamento del ruolo di Genova, della Liguria e del Nord Ovest nelle catene del valore internazionali è l'elemento chiave per contrastare i negativi elementi di contesto strutturali. La rete infrastrutturale ed economica della Liguria è un'essenziale strumento di supporto all'ottavo esportatore mondiale e per mantenere il surplus commerciale ad oltre il 3% del PIL

Contesto territoriale	2019	2020
Economia mondiale	3.0	3.4
Economie emergenti	3.9	4.6
Economie area Euro	1.2	1.4
Germania	0.5	1.2
Francia	1.2	1.3
<b>Italia</b>	<b>0.0</b>	<b>0.5</b>

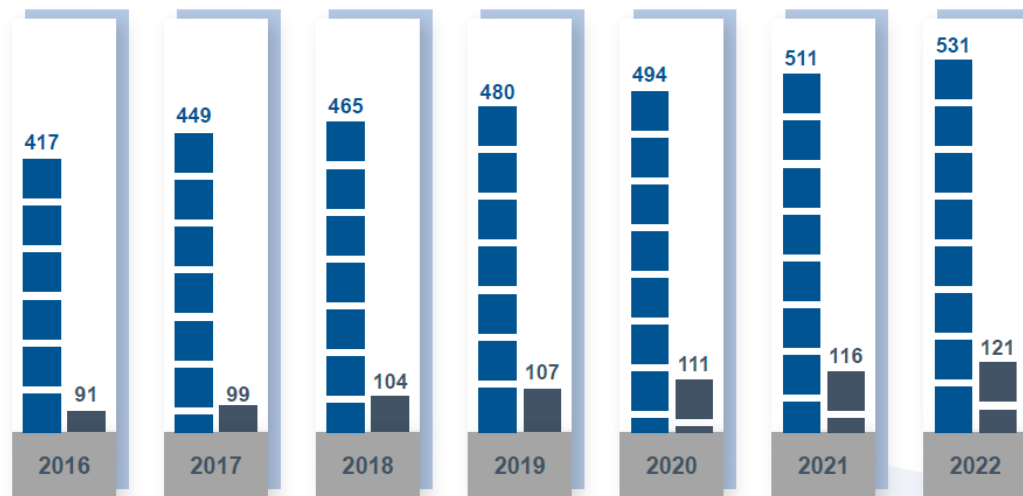
# La crescita organica è all'estero. Il contributo dell'export alla crescita del PIL nazionale è stato cruciale per la tenuta del PIL fra il 2010 e il 2017 e rimarrà rilevante anche negli scenari al 2022



Fonte: elaborazione SACE su dati Istat

Le previsioni relative all'export di beni sono in crescita anche nel 2020 (+2,8%) e nel biennio successivo (+3,4% e + 4,1%)

BENI | SERVIZI



Variazioni % rispetto all'anno precedente

BENI

1,2%	7,6%	3,6%	3,2%	2,8%	3,4%	4,1%
------	------	------	------	------	------	------

SERVIZI

2,8%	8,6%	5,4%	2,7%	3,7%	4,3%	4,1%
------	------	------	------	------	------	------








Oltre ad ospitare la sede di importanti multinazionali, **Genova offre vantaggi comparati rilevanti** per il rafforzamento dei rapporti con tutti e 3 i principali Paesi più rilevanti per l'economia italiana:

- 1) Il maggior numero di servizi marittimi di linea diretti verso gli USA;
- 2) Una continuità geografica e culturale con la parte più dinamica della Francia
- 3) Il sistema portuale più vicino alle zone industriali del Sud Ovest della Germania

**Tabella B**

**I 7 paesi più rilevanti per l'economia italiana**

(Indice di rilevanza geoeconomica, ranking totale e nei 6 sotto-indici, 2019)

Rank	Paese	Legami finanziari	Interscambio commerciale	Interscambio investimenti diretti esteri	Importazioni di idrocarburi	Cooperazione in ambito tecnologico	Dinamiche di crescita del mercato
1°	 Stati Uniti	7°	3°	6°	12°	1°	2°
2°	 Francia	1°	2°	3°		3°	30°
3°	 Germania	4°	1°	4°		2°	26°
4°	 Regno Unito	3°	6°	5°		5°	9°
5°	 Paesi Bassi	11°	9°	1°	15°	7°	75°
6°	 Russia	31°	16°	11°	1°	20°	5°
7°	 Cina	29°	5°	17°		11°	1°

Fonte: elaborazioni CSC sui dati Fondo Monetario Internazionale, Banca dei regolamenti internazionali, UN-Comtrade, Banca d'Italia, Ministero dello sviluppo economico, IHS.

## Stay connected per estendere i bacini di mercato per le imprese e per il porto, ma anche per dare nuova linfa al mercato del lavoro

Per la Liguria l'assenza di una visione rispetto al pieno inserimento nelle catene del valore internazionali alimenterebbe un circuito negativo derivante da un contesto strutturalmente complesso frutto di:

- debolezza dei fattori demografici (declino ed invecchiamento della popolazione),
- rilevante ristrutturazione del settore manifatturiero (occupati -45% nell'ultimo trentennio)
- chiari elementi di debolezza della rete infrastrutturale (dal 1971 non si costruiscono nuove tratte autostradali sulla direttrice Est-Ovest e dal 1977 sulle tratte Nord-Sud), nonostante la crescente rilevanza del ruolo dei tre principali porti liguri.

Fra le regioni italiane solo il Molise e la Calabria hanno avuto performance di medio-lungo periodo peggiori rispetto alla Liguria

Contesto territoriale	Tasso di crescita 2000-2017
Lombardia	+ 11,2%
Nord Ovest	+ 6,5%
Italia	+ 3,3%
<b>Liguria</b>	<b>- 6,3%</b>

I tassi di crescita del PIL regionale, fonte: Banca d'Italia

# Efficiente accessibilità al territorio e adeguata mobilità interna sono i pilastri per valorizzare i vantaggi comparati nei settori chiave per il sistema ligure

## A) Economia del Mare

**1° Regione** per incidenza dell'economia del mare (logistica, diporto, cantieristica) sul totale (9,2%)

**1° sistema** portuale in Italia (51,9% del totale dei TEU movimentati in imp-exp in Italia), con Genova in grado di offrire il più elevato Liner Shipping Connectivity Index nell'arco fra Barcellona e il Pireo

Genova **3° capitale marittima del Mediterraneo** e nella *top-10* mondiale delle università più referenziate con una specializzazione in *maritime research*

## B) Economia del turismo

**1° Regione** per numero di **crocieristi** (2,77 mln nel 2019 grazie ad importanti investimenti per rispondere a **nuove esigenze e nuovi scenari** particolarmente positivi)

**1° Regione** per numero di spiagge bandiera blu (14,9% del totale)

**3° Regione** per spesa dei viaggiatori stranieri per abitante (€1.310)

## C) Innovazione, Ricerca ed Alta Tecnologia

**2° Regione** per valore aggiunto *high-tech* sul totale della manifattura (56,9%)

**3° Regione** per specializzazione nei settori ad alta tecnologia (4,0% sul totale)

**3° Regione** per popolazione laureata (16,3%)

# Innovazione, Ricerca ed Alta Tecnologia trovano punti di forza in settori di frontiera con prospettive particolarmente positive da rafforzare anche per contagiare filiere più ampie

1. **“Territorio del mare”** dove le tematiche prevalenti sono:
  - Tecnologie marittime e cantieristica specializzata
  - Tutela e valorizzazione dell’ambiente marino-costiero
  - Logistica e sicurezza e automazione nelle aree portuali
2. **Sicurezza e qualità della vita nel territorio**, con le tematiche:
  - Smart Mobility
  - Smart Environment/Smart Energy
  - Fabbrica intelligente
  - Sicurezza e monitoraggio del territorio
3. **Salute e scienze della vita**, caratterizzato da:
  - Farmaci e approcci terapeutici innovativi
  - Sistemi diagnostici
  - Tecnologie per la riabilitazione e l’assistenza (Robot Valley)



## Lo sviluppo dei traffici container e Ro/Ro è già un driver della crescita della portualità, ma deve anche esser considerato e valorizzato quale motore aggiuntivo per l'economia ligure

In un contesto di crescita del PIL regionale negativo, fra il 2000 e il 2018 i traffici containerizzati (indicatore di scala globale) hanno registrato un **CAGR del 3% e 1,7 milioni di TEU aggiuntivi**

Traffici container	2000	2005	2010	2015	2018	Δ 2000-2018
Savona-Vado	37	220	196	90	65	75,7%
Genova	1.500	1.625	1.759	2.243	2.609	73,9%
La Spezia	909	1.024	1.285	1.300	1.486	63,5%
<b>Totale</b>	<b>2.446</b>	<b>2.869</b>	<b>3.240</b>	<b>3.633</b>	<b>4.160</b>	<b>70,1%</b>

*I trend dei traffici container (espressi in migliaia di TEU), fonte: Assoporti*

I traffici Ro/Ro (indicatori della scala a livello mediterraneo Occidentale) sono cresciuti ad un **CAGR del 2,5% e 5 milioni di tonnellate aggiuntive**

Traffici Ro/Ro	2005	2010	2015	2018	Δ 2000-2018
Savona-Vado	350	992	3.389	4.206	1101,7%
Genova	8.486	8.059	8.413	9.609	13,2%
<b>Totale</b>	<b>8.836</b>	<b>9.051</b>	<b>11.802</b>	<b>13.815</b>	<b>56,3%</b>

*I trend dei traffici Ro/Ro (espressi in migliaia di tonn), fonte: Assoporti*

## Lo sviluppo attraverso l'internazionalizzazione richiede una rete di trasporti e di servizi logistici efficiente, ma anche sostenibile dal punto di vista ambientale e territoriale

### La sostenibilità ambientale locale e globale

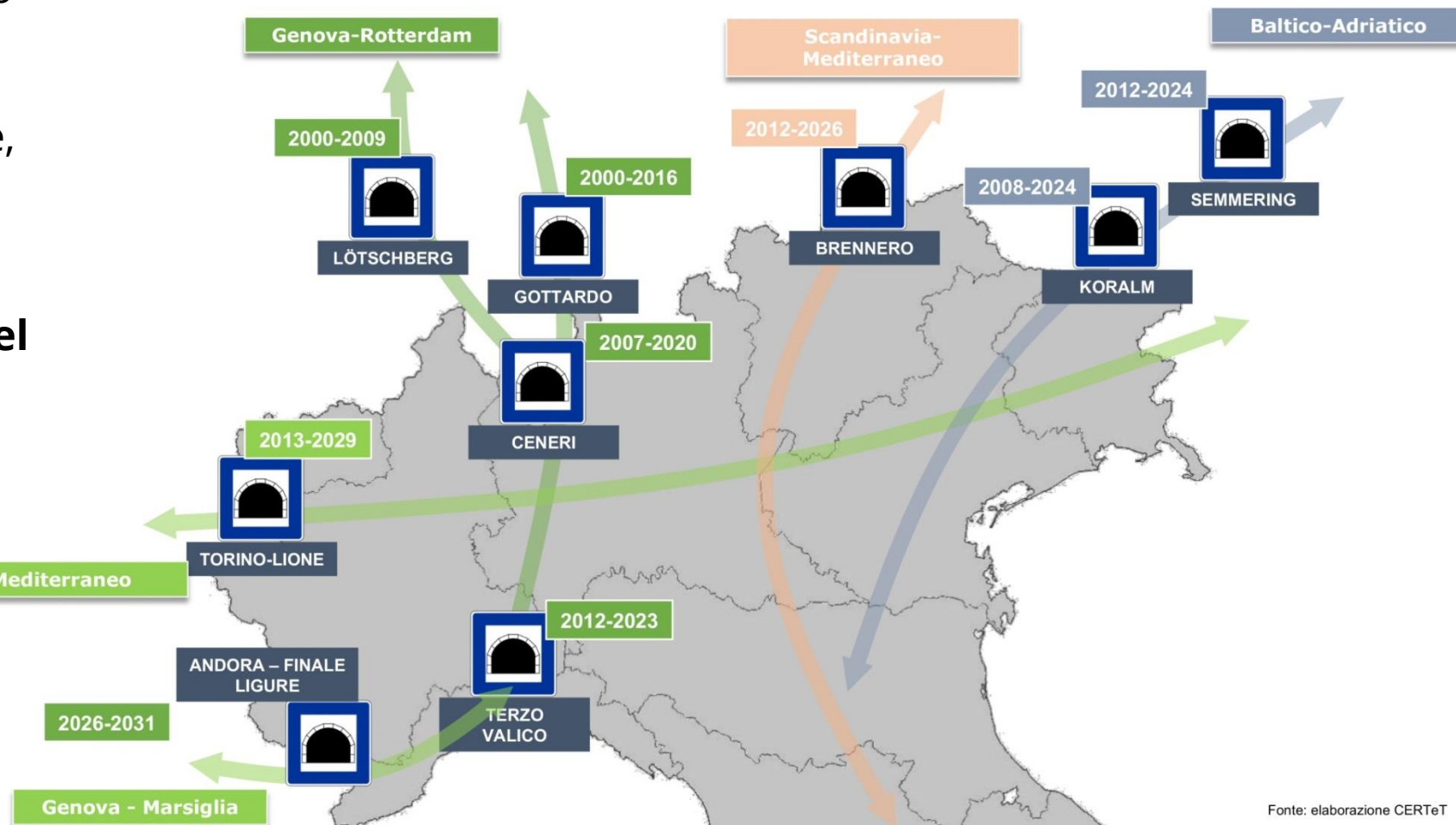
- Efficientamento energetico del trasporto merci reso possibile dal completamento delle reti TEN-T
- Shift modale dalla strada alla rotaia attraverso la valorizzazione delle politiche incentivanti come il Marebonus e il Ferrobonus (integrato da coordinate policy regionali del Piemonte, Lombardia e Liguria) e innovazioni nella gestione della manovra ferroviaria
- Sviluppo della rete distributiva del gas naturale liquefatto (GNL), con focus sul settore dell'autotrasporto pesante e del settore marittimo

### La sostenibilità economica e sociale a 4 scale territoriali

- l'importanza di una rete pienamente integrata con l'Europa e con il Nord Italia, che preservi la competitività della Liguria nel contesto italiano, europeo e mediterraneo;
- Porte di accesso in grado di offrire servizi a valore aggiunto per la regione Liguria
- La necessità di una visione puntuale del ruolo dell'efficienza e della resilienza dell'accessibilità all'area metropolitana genovese;
- la rivalutazione strategica ed economica di ampie aree all'interno del capoluogo ligure.

## La visione europea è alla base della necessità di un sistema integrato fra portualità, assi transappenninici e direttrici transalpine, elementi chiave per perseguire gli obiettivi di internazionalizzazione economica

Il completamento del Terzo Valico e di tutti gli interventi sinergici e complementari (nodo di Genova, ultimo miglio ferroviario portuale, Tortona-Voghera), devono esser pianificati in una logica **di rete di valenza europea, partendo da uno dei punti più importanti del core network, quello di interfaccia fra i flussi del Mediterraneo e il porto più vicino ai principali bacini manifatturieri del centro-Sud Europa**



## Il trasferimento dalla strada alla rotaia per le tratte di media e lunga distanza sulle principali direttrici ha una valenza strategica per l'economia nazionale e per portualità della Liguria

**Aspetti economici:** drastica riduzione dei costi di trasporto (-27% costo intermodale complessivo con treno da 35 UTI per 900 km rispetto al tutto strada), (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2018 su corridoio Mediterraneo)

**Aspetti ambientali:** ogni spedizione via ferrovia anziché via strada riduce ad un decimo le esternalità (0,049 Euro per tonn\*km per la strada verso 0,005 per la ferrovia) (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2018 su corridoio Mediterraneo)

**Aspetti occupazionali e sociali:** riduzione dei fenomeni di dumping sociale, contribuisce a riportare (reshoring) parte della catena del valore degli interscambi commerciali a vantaggio dell'occupazione di imprese ferroviarie (prevedibilmente italiane data la competitività delle 21 imprese ferroviarie merci basate in Italia). Sul corridoio Reno Alpi, trasferire da un autotrasportatore dell'Europa Centro Orientale al combinato strada/rotaia vale **per singola spedizione 446 Euro di fatturato aggiuntivo per le imprese del contesto territoriale attraversato** (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2016, riferito a contesto Italia, Svizzera, Germania e Benelux)



**I progetti in fase di realizzazione e di completamento della pianificazione esecutiva hanno una dimensione socio-economica di grande rilevanza , con investimenti previsti per oltre 15 miliardi di Euro (10 ferroviari e 5 autostradali e stradali)**

### **Contratto di programma RFI - Opere ferroviarie a scala sovra-regionale**

- Terzo Valico di Giovi (2023)
- Nodo ferroviario genovese (2023)
- Raddoppio ferroviario Finale Ligure –Andora (2031)
- Riqualificazione interconnessioni parco Campasso e area portuale di Sampierdarena di Levante (2021)
- Adeguamento parco ferroviario Fuori Muro (2021)

### **Contratto di programma Autostrade per l'Italia, ANAS e AdSP**

- Gronda di Ponente (2029)
- Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri (2023)
- Ammodernamento sopraelevata portuale e adeguamento della soluzione semplificata nodo San Benigno - nuovo varco Etiopia in quota (2022)
- Viabilità di collegamento dal piazzale S.Benigno a Calata Bettolo (2023)
- Realizzazione completa della strada “ La Superba” (2023)
- Diga foranea e ribaltamento a mare Fincantieri (2027)

## Quasi 20 anni di crescita del PIL da recuperare:

L'opportunità derivante dal completamento nei prossimi anni del **tanto atteso salto di qualità nella rete di trasporto**, frutto di una serie di coincidenze anche tragiche, deve essere accompagnato da strategie di policy e da forme di collaborazione fra pubblico e privato e fra privati in grado di **rilanciare l'economia genovese e ligure in modo strutturale**, invertendo un declino economico e demografico che ha radici profonde.

## L'internazionalizzazione e la sostenibilità gli obiettivi strategici da perseguire:

Il pieno inserimento nelle global value chain su scala mondiale è l'unica leva per percorrere rapidamente i sentieri della crescita economica, attraverso la valorizzazione dei **vantaggi comparati che sono già ben delineati e in parte ben evidenti e in alcuni casi facilmente valorizzabili ulteriormente**, come per la filiera crocieristica e per la logistica avanzata.

L'identificazione delle **strategie di collaborazione su scala interregionale ed internazionale** (e.g. l'asse Genova – Milano – Zurigo vale molto di più dell'asse Marsiglia – Lione - Strasburgo), sono alla base delle sinergie per la crescita e di valorizzazione delle opportunità per la città e per il sistema portuale regionale.

## 100 anni in avanti in 10 anni:

Il prossimo decennio vedrà il completamento di interventi nella rete di trasporto a supporto di Genova e della Liguria con rilevanza socio-economica corrispondente agli interventi completati negli ultimi 100 anni e con la necessità di una governance chiara e sistemica, che a livello nazionale è stata minata da complesso mix di fattori, fra cui il calo del 47% degli investimenti pubblici nel settore fra il 2008 e il 2018.

Questa opportunità (il **salto in lungo e salto in alto contemporaneamente**) per la Liguria è accompagnata da importanti finanziamenti pubblici aggiuntivi di natura nazionale, che hanno un effetto moltiplicativi ancor più rilevante rispetto all'utilizzo di risorse regionali.

## L'horror vacui da scongiurare:

L'attento monitoraggio e valutazione delle policy deve **mitigare le incertezze sulla governance e sulle tempistiche** (e.g. Gronda di Ponente, assetto delle concessioni portuali) e favorire gli interventi di **rafforzamento degli assetti istituzionali e finanziari** (e.g. inserimento pieno del Terzo Valico fra le opere finanziabili dai programmi Connecting Europe Facility nei budget europei del 2021-2027).

L'assenza di visione strategica nella pianificazione sistemica delle infrastrutture può compromettere il raggiungimento dei risultati attesi e l'attivazione crescente delle tanto attese sinergie e le complementarità fra sistemi di rete (reti europee, porte di accesso, reti locali).

