



Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Il supporto del sistema bancario al *cluster* logistico - opportunità e vincoli

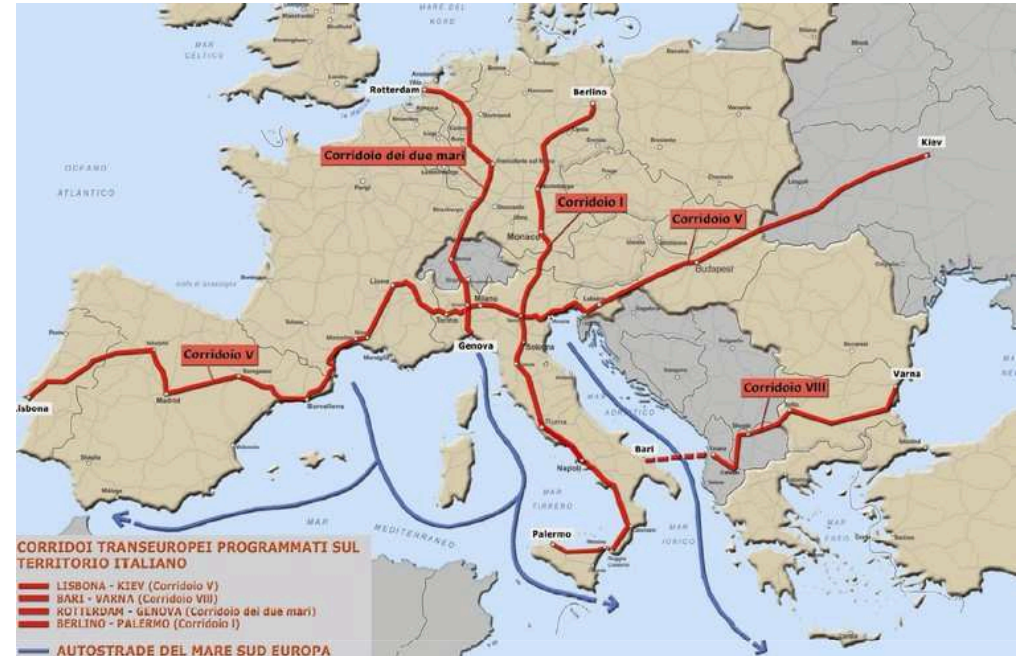
2-3 Febbraio 2017

Indice

	Pag.
1 <i>Il contesto europeo e le direttrici commerciali.....</i>	2
2 <i>Il contesto italiano – i trend storici.....</i>	3
3 <i>Il contesto competitivo.....</i>	4
4 <i>Gli investimenti sulle strutture – opportunità.....</i>	5
5 <i>I vincoli strutturali e le opportunità sulla direttrice ovest – est.....</i>	6
6 <i>La bancabilità di un’iniziativa: i freni allo sviluppo.....</i>	7
7 <i>La bancabilità di un’iniziativa - i vincoli normativi.....</i>	8
8 <i>La bancabilità di un’iniziativa – considerazioni generali.....</i>	9
9 <i>Le attività di Banco BPM.....</i>	10
10 <i>Gli strumenti di Banco BPM.....</i>	11

Il contesto europeo e le direttrici commerciali

- Gli **strumenti di pianificazione e programmazione** emanati dall'Unione Europea e dal Governo che indirizzano gli interventi cui fare riferimento sono:
 - a livello europeo i regolamenti attinenti le **reti Ten-T** (*Trans-European Network – Transportation*) e,
 - a livello nazionale, il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** nonché il **Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)** redatti dal MIT.
- I regolamenti europei definiscono **quattro principali corridoi che attraversano l'Italia** in snodi cruciali per la movimentazione delle persone e delle merci in Europa:
 - **Mediterraneo** (Torino-Ravenna);
 - **Reno Alpi** (Domodossola-Genova);
 - **Baltico Adriatico** (valico del Tarvisio – Trieste), e quello
 - **Scandinavo Mediterraneo** (valico del Brennero – Palermo).
- Su questi assi si rafforzerà il *cluster* logistico infrastrutturale. Sono stati infatti individuati i principali **nodi strategici da ampliare e potenziare** (aeroporti, porti, interporti, piattaforme logistiche, strade e autostrade, ferrovie).
- A livello europeo sono state altresì individuate inoltre le c.d. **autostrade del mare** che costituiscono le alternative alla viabilità ordinaria su strada delle merci per collegamenti tra il Nord e il Sud Italia e negli Stati europei che si affacciano sul mar Mediterraneo.
- L'Italia deve operare come **piattaforma logistica europea integrata** e *hub* del Mediterraneo.
- Per lo sviluppo del sistema sono state messe a disposizione ingenti risorse.



Fondi stanziati dal
Governo per il
trasporto via mare

€ 600 mln

PON, POR, Fondo
FESR per il
Mezzogiorno

€ 700 mln



Finanziamenti
specializzati da BEI
(piano Juncker)

€ 21 mld

Il contesto italiano – i trend storici

- Il trend storico della movimentazione dei container nei porti italiani mostra una crescita iniziale dagli anni 90 cui ha fatto seguito una stabilizzazione della curva di crescita (CAGR 1996-2015: 6,6%).
- Il traffico di container negli ultimi 5 anni ha evidenziato una lenta ripresa dei volumi.
- Le merci, solide e liquide, hanno avuto viceversa un trend contrapposto a partire dal 2009.
- Nel medio termine le attese sono per una domanda di transito merci destinata ad incrementarsi in modo significativo anche grazie al completamento delle grandi opere infrastrutturali.



LO SVILUPPO ATTESO SPINGE AD UNA ESIGENZA DI INTERMODALITÀ ED INTERCONNESSIONE DELLE INFRASTRUTTURE CHE NON SI ESAURISCE CON I SOLI INDIRIZZI SOVRANAZIONALI.

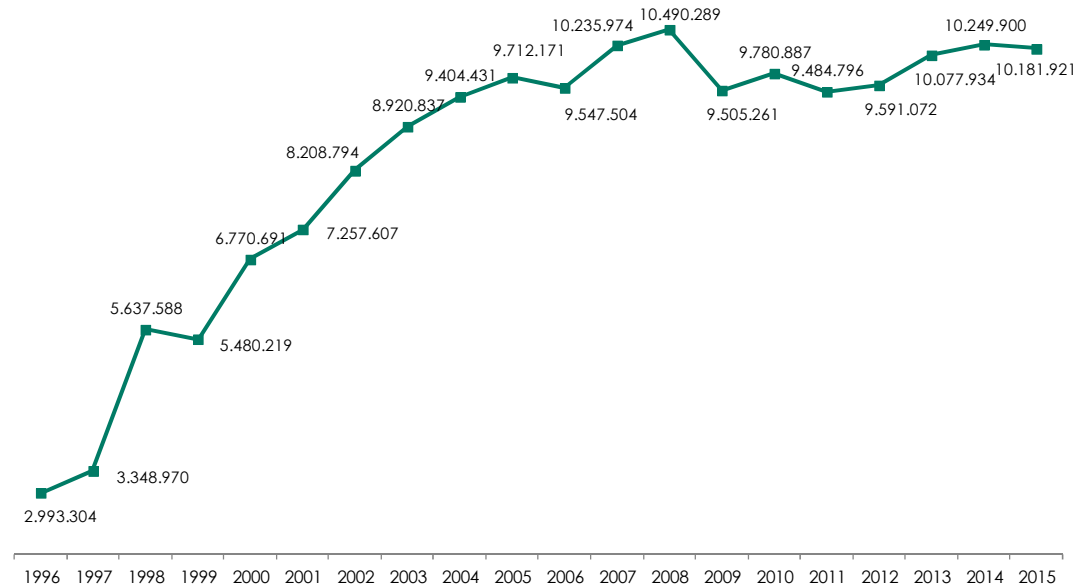
I nuovi strumenti PGTL e DPP individuano l'esigenza prioritaria di integrazione della rete logistica italiana connettendo i porti con i sistemi di trasporto (ferrovie, strade e interporti).

Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica

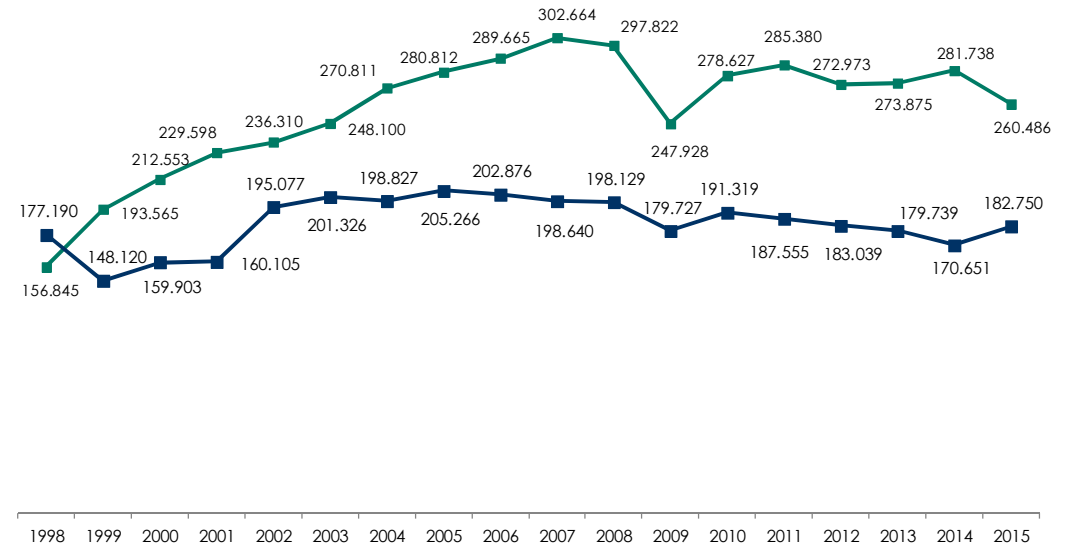
€ 4,4 mld

Fonte: PGTL

Settore portuale nazionale - Contenitori movimentati (TEU)



Merchi liquide e solide movimentate (tonn/1000)



Fonte: MIT / Assoport

Il contesto competitivo

- **IL SETTORE PORTUALE SI STA AVVIANDO AD UNA PROGRESSIVA FASE DI MATURITÀ IN UN CONTESTO DI CRITICITÀ STRUTTURALE SIA LATO MARE CHE LATO TERRA.**
- La concentrazione in corso sugli operatori mondiali sta portando ad **ALLEANZE OPERATIVE e progressiva riduzione degli interlocutori**, sempre più in grado di influenzare i flussi delle merci (3 operatori gestiscono quasi il 70% del traffico container mondiale).

Limiti strutturali

- La tendenza all'utilizzo di **navi con sempre maggiore pescaggio** impone alle Autorità Portuali un adeguamento delle strutture (profondità fondali, lunghezza delle banchine, ecc..)
- Gli investimenti programmati dai principali operatori terminalisti (e.g.: Genova, Livorno La Spezia, Savona) puntano ad un **crescente efficientamento per competere in termini di prezzi e servizi.**
- **Gli interporti si collocano al centro della supply chain ed evidenziano una distribuzione territoriale in parte superata**, fatta eccezione per alcune eccellenze (Novara, Verona, Bologna, Nola, ecc...).



Possibili Risposte

- Riorganizzazione e semplificazione del **sistema delle Autorità Portuali**,
- **Miglioramento dell'ACCESSIBILITÀ e dei collegamenti** dei trasporti marittimi e terrestri,
- **POTENZIAMENTO delle infrastrutture** portuali e dei collegamenti terrestri,
- **INTEGRAZIONE del sistema logistico** a servizio delle attività manifatturiere, anche locali.



- Tutto ciò comporta **un aumento della pressione competitiva e della complessità predittiva** in fasi economiche di crescita contenuta e non stabilizzate.
- **PER SOSTENERE LE PROSPETTIVE E L'EVOLUZIONE DEL CLUSTER IL SISTEMA BANCARIO HA INVECE L'ESIGENZA DI CIRCOSCRIVERE I RISCHI RICONDUCIBILI ALLE INEFFICIENZE STRUTTURALI ED AL CONTESTO COMPETITIVO PER MITIGARNE GLI EFFETTI SULLE PREVISIONI.**

Gli investimenti sulle strutture - opportunità

- Il fabbisogno finanziario è riconducibile all'ampliamento e potenziamento delle strutture già esistenti.
- Gli interventi **infrastrutturali** sono volti a migliorare l'interconnessione viaria del porto con la rete stradale e ferroviaria nazionale per garantire una maggior competitività ed **attrarre e sviluppare il traffico merci**.
- **Strutturalmente si rendono necessari:**
 - il **prolungamento ed il potenziamento delle banchine con l'adeguamento dei fondali** per attrarre nuovi scambi di mezzi ad elevato tonnellaggio,
 - il rinnovamento e potenziamento degli impianti di banchina,
 - la realizzazione di nuove aree di stoccaggio,
 - nuovi **collegamenti ferroviari efficienti** che riducano le interruzioni del viaggio delle merci,
 - il potenziamento dei **collegamenti stradali**.
- **LE RISORSE FINANZIARIE TENDERANNO A CONCENTRARSI DOVE PIÙ SARÀ EVIDENTE IL GOVERNO DELLE LEVE COMPETITIVE E L'INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI COLLEGAMENTO CHE POSSONO RISPONDERE ALLE ESIGENZE DI EFFICIENTAMENTO.**

Sistema Portuale



Investimenti previsti dai Piani Operativi
Triennali 2015-17 delle AAPP:

€ 6,3 mld
(di cui € 4,7 mld
per nuove infrastrutture,
In gran parte da realizzare)

Fonte: Piano Strategico della Portualità e della Logistica



INTERMODALITÀ
=
INTERDIPENDENZA STRUTTURALE

I vincoli strutturali e le opportunità sulla direttrice ovest - est

- La scarsa competitività del sistema è riconducibile a:
 - in generale ad una *overcapacity* portuale e ad una sua non ottimale distribuzione,
 - ai collegamenti inefficienti,
 - ad una non coordinata proliferazione di piattaforme logistiche e intermodali, e
 - a collegamenti ferroviari sottoutilizzati con la prevalenza del traffico su gomma.
- Tutto ciò comporta il dover ricorrere a più manovre nel tragitto delle merci, con conseguente inefficienze economiche.
- Nel medio periodo la domanda di transito dei container sembrerebbe destinata ad incrementarsi soprattutto a favore del Nord Tirreno grazie al completamento delle grandi opere infrastrutturali in Italia (**Terzo Valico**) e Svizzera (**Alptransit**) che aumenteranno la capacità di trasporto delle merci via ferro.
- Il rilancio del sistema intermodale trova supporto anche negli interventi governativi 2016 (Marebonus e Ferrobonus) che puntano ad incentivare l'utilizzo delle autostrade del mare e del sistema ferroviario.
- A titolo di esempio, si riportano di seguito i principali progetti presenti sull'asse ovest/est negli ambiti *shipping* e logistico, con particolare attenzione al potenziamento della rete ferroviaria ed al superamento dei cd. "colli di bottiglia" delle aree metropolitane.

Pipeline per il potenziamento di interporti e intermodalità

Ovest...		...Est	
Novara	Milano	Trento	Rovigo
Segrate	Melzo	Verona	Pordenone
Torino		Padova	Portogruaro
		Venezia	Cervignano

Container movimentati				
Porti	2014 (teus'000)	2015 (teus'000)	% su totale	Var. % 2015/2014
Gioia Tauro	2.970	2.547	25,0%	-14,2%
Genova	2.173	2.243	22,0%	3,2%
La Spezia	1.303	1.300	12,8%	-0,2%
Livorno	577	781	7,7%	35,4%
Cagliari	717	748	7,3%	4,3%
Venezia	456	560	5,5%	22,8%
Trieste	506	501	4,9%	-1,0%
Napoli	432	438	4,3%	1,4%
Salerno	320	359	3,5%	12,2%
Ravenna	223	245	2,4%	9,9%
Ancona	165	178	1,7%	7,9%
Taranto	149	-	0,0%	-100,0%
Altri (< 100 kteus)	259	282	2,8%	8,9%
Totale	10.250	10.182	100,0%	-0,7%

42,5%
+6,7% y/y

10,4%
+10,3% y/y

Fonte: MIT / Assoport

Pipeline per il potenziamento di porti

Ovest...		...Est	
La Spezia	Genova	Ravenna	Montefalcone
Savona		Chioggia	Trieste
		Venezia	Capodistria
		Nogaro	

Fonte: Oti nordovest, Oti nordest

La bancabilità di un'iniziativa: i freni allo sviluppo

Analizzando le principali operazioni di finanziamento di infrastrutture di trasporto promosse in Italia nell'ultimo decennio, emergono dei chiari elementi di difficoltà che hanno comportato un



RITARDO DELLO SVILUPPO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI IN ITALIA

Le principali motivazioni sono riconducibili a:

- Progressiva **riduzione dei contributi pubblici** erogati dallo Stato per il finanziamento della costruzione delle opere in project finance,
- **Strutture finanziarie mediamente più sbilanciate verso il debito**, se confrontate con la media delle operazioni sviluppate in Europa,
- **Scarsa appetibilità delle opere** per gli *stakeholder*,
- Assenza di un mercato di riferimento italiano dei fondi di **private equity infrastrutturali e investitori istituzionali**,
- **Minimo ricorso allo strumento del Project Bond** nei progetti *greenfield* (solo 4 casi in cui è stato utilizzato per la costruzione delle opere),
- Incremento dei **costi di costruzione** durante la realizzazione,
- **Complessità e ritardi nei processi autorizzativi** e nella realizzazione delle iniziative,
- Evidenti **mismatch delle stime** elaborate dai consulenti tecnici in merito ai fondamentali delle iniziative,
- **Assorbimenti di capitale** elevati per le banche, previsti per le operazioni in *project finance*.

Fonte: Gli investimenti in infrastrutture di trasporto. Studio Deloitte Luiss

La bancabilità di un'iniziativa: i vincoli normativi

Il nuovo Codice degli Appalti (Dlgs 50/2016) ha modificato i riferimenti normativi non fornendo in taluni casi sufficienti elementi di certezza e quindi di stimolo per la ripresa degli investimenti ed il coinvolgimento degli investitori finanziari e istituzionali. **Ma ha introdotto alcune novità di rilievo, quali:**

- l'obbligo di **trasferimento del rischio operativo** in capo agli operatori privati,
- la **riduzione della contribuzione pubblica** al massimo al 30%,
- l'obbligo di effettuare il **Closing Finanziario entro 12 mesi** dalla stipula del contratto con il concessionario,
- la **riduzione della portata del diritto al "riequilibrio"** del piano economico finanziario,
- **la separazione**, che necessiterà probabilmente di chiarimenti in termini di allocazione dei rischi operativi, **tra:**
 - **Concessione:** che dovrebbe avere ad oggetto opere il cui rischio operativo è trasferito interamente - sia lato domanda [mercato] che offerta [disponibilità], e
 - **PPP:** i cui rischi operativi dovrebbero essere limitati all'offerta (disponibilità del bene) a fronte del pagamento di un canone da parte della PA,
- la revisione dei **criteri di determinazione del valore di indennizzo** (penali, costi di risoluzione dei contratti di progetto/finanziari).

Enfatizzando l'utilizzo di strumenti chiave (ANAC) quali:

- La Matrice dei Rischi,
- L'obbligo di flusso informativo costante circa l'esecuzione delle opere,
- L'obbligo di rendicontazione economico finanziaria periodica per il tramite del RUP,
- L'analisi dettagliata degli elementi non imputabili all'operatore che danno diritto alla revisione del PEF



PERMANGONO PERÒ ALCUNE CRITICITÀ CHE IMPATTANO SUL REPERIMENTO DELLE RISORSE FINANZIARIE, QUALI:

- **la disciplina del riequilibrio finanziario**
riconducibile a soli determinati eventi, ed in linea di principio più tutelante nei contratti PPP e meno nell'ambito delle Concessioni,
- **la previsione del valore di indennizzo**
che, per le opere in concessione, esclude il riconoscimento delle penali e dei costi di risoluzione dei contratti, quali ad esempio i contratti di coperture tassi (essenziali per la stabilizzazione dei flussi e quindi della sostenibilità del PEF),
- **la disciplina del diritto di subentro (Step In)**
la sostituzione del concessionario inadempiente in caso di risoluzione del contratto, ora previsto solo per i PPP, sembrerebbe costituire più un obbligo per le banche che una facoltà (ponendo così dubbi sulle modalità applicative),
- **il limite temporale di 12 mesi per arrivare al closing,**
che non tiene quindi conto delle differenti complessità (per Concessioni e PPP) che si riverberano sulle modalità di ricorso ai mercati finanziari.

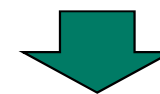
La bancabilità di un'iniziativa: considerazioni generali

- Il **Rischio Operativo** è la possibilità che non si riesca a recuperare gli investimenti fatti ed i costi sostenuti a causa di squilibri dovuti:
 - alla domanda (inferiore a quella prevista),
 - all'offerta (non coerente con quanto richiesto dal mercato)
- Il Rischio Operativo connesso alla gestione si aggiunge al rischio più tipico dell'appalto.
- **Per mitigare il Rischio Operativo è necessario che questi vengano correttamente:**
 - **identificati,**
 - **valutati**
 - **e posti in capo al soggetto preposto****nel modo più analitico e dettagliato possibile.**
- Il presupposto è che l'operatore economico dovrà sopportarne il maggior numero e che dovranno trovare una precisa regolamentazione nei relativi contratti.
- L'ANAC, nelle Linee Guida oggetto di consultazione, ha identificato Rischi Principali e Rischi Specifici, mutuandoli dal principio della *Risk Matrix Analysis*, tra i quali:
 - **i rischi di costruzione:** commissionamento, amministrativo, espropri, ambientale, progettazione, esecuzione, valutazione dei costi, inadempimenti contrattuali di fornitori,
 - **i rischi di domanda:** contrazione domanda di mercato, contrazione della domanda specifica (offerte competitive migliorative),
 - **i rischi di disponibilità:** manutenzione ordinaria e straordinaria, performance, obsolescenza tecnica,
 - **altri rischi:** normativi, politici, regolamentari, finanziari, valore residuale.



AI FINI DELLA BANCABILITÀ DEI PROGETTI OCCORRE POTER:

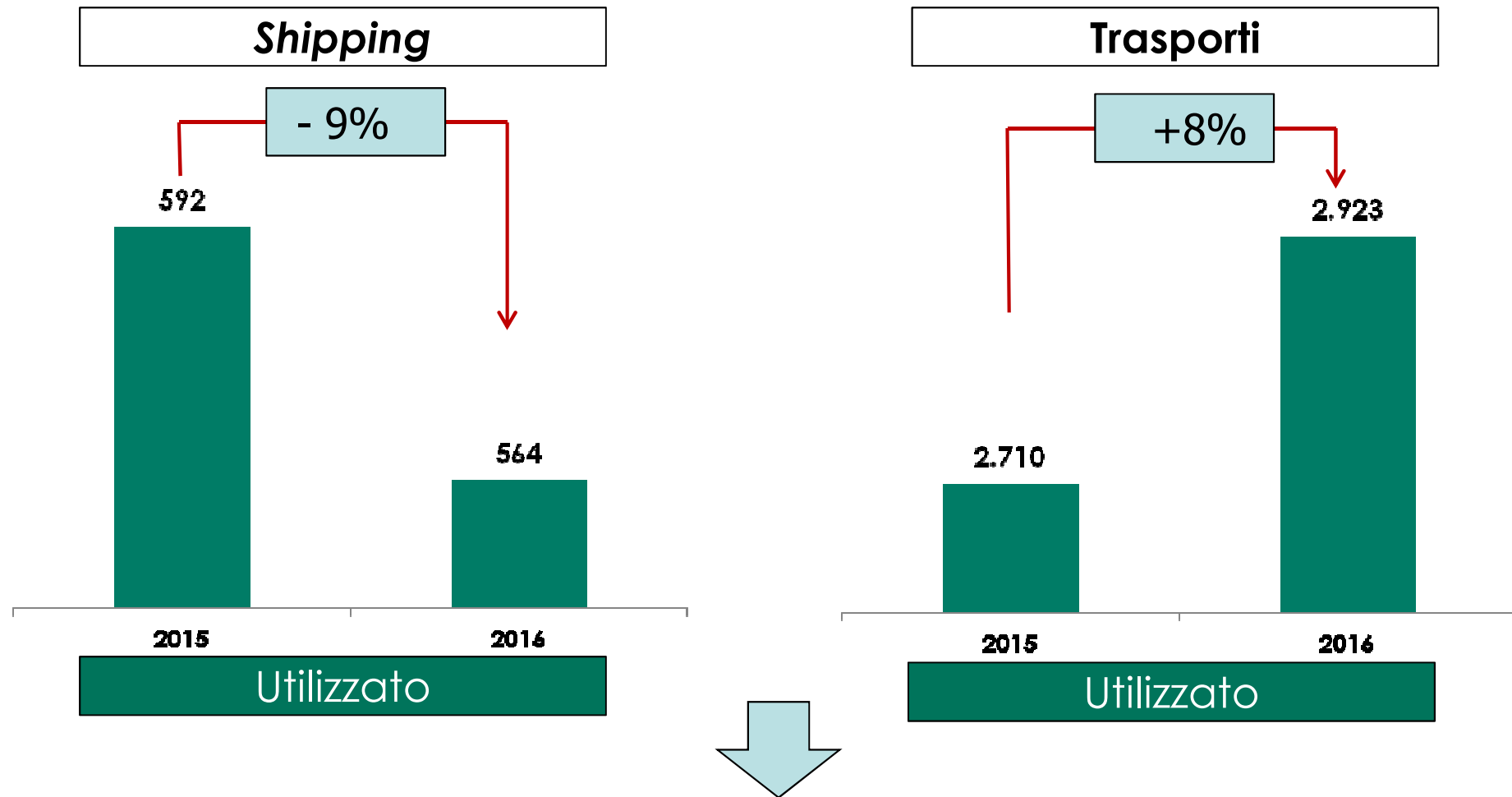
- Individuare il contesto competitivo;
- Valutare le potenzialità e le criticità tecniche del progetto;
- Sviluppare strategie commerciali vincenti;
- Predisporre un PEF che :
 - tenga conto del grado di interdipendenza delle diverse infrastrutture collegate,
 - consideri i risultati della matrice dei rischi associati e delle relative mitigazioni, e
 - dimostri la sostenibilità dell'iniziativa basata sui flussi prodotti dalla gestione dell'opera.



IN QUESTO PROCESSO DEVONO NECESSARIAMENTE ESSERE COINVOLTI TUTTI GLI STAKEHOLDER (SPONSOR, BANCHE, INVESTITORI, PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, ECC...).

Le attività di Banco BPM





Nel 2016 Banco BPM ha operato nel settore dello Shipping e dei Trasporti con un utilizzi rispettivamente pari a € 564 mln ed € 2.923 mln.



Shipping: l'utilizzato a sistema prevede € 1,5 mld al 2016 (€ 1,6 mld al 2015)
Trasporti: l'utilizzato a sistema prevede € 26,2 mld al 2016 (€ 25,5 mld al 2015)

Gli strumenti di Banco BPM

Modalità di intervento del sistema bancario

		Tipologia	Controparte	Presupposti
PROJECT FINANCE		Finanziamenti a medio/ lungo termine di iniziative a rischio mercato su flussi di esercizio prevedibili a servizio del debito	Privata (SPV)	La valutazione dell'equilibrio economico-finanziario di uno specifico progetto, giuridicamente ed economicamente indipendente dalle altre iniziative dell'impresa che lo realizza, per il tramite di uno <i>Special Purpose Vehicle</i> (SPV) e con una struttura dell'operazione <i>non recourse/limited recourse</i> . Principale obiettivo della banca: valutare la bontà economico-finanziaria del progetto.
PROJECT BOND		Finanziamenti a medio/ lungo termine a mezzo prestito obbligazionario collocato sul mercato	Privata	L'obbligazione viene rimborsata dai flussi di cassa che l'opera produrrà nel tempo. La stabilità e programmabilità de flussi ne condiziona il successo nel collocamento. Può essere garantita dalla Bei e dall'Unione Europea per favorire il collocamento dei titoli presso gli investitori istituzionali.
CORPORATE LOANS		Finanziamento a medio termine in capo a Società/Ente a valere su fabbisogni non connessi ad una singola iniziativa	Pubblica o Privata	Tiene conto del merito creditizio della Società, nonché della valutazione del suo equilibrio economico-finanziario, degli effetti dei nuovi investimenti realizzati e del nuovo debito contratto. Prevede il rilascio di garanzie da parte della Società o dei Soci.
DEBT CAPITAL MARKET / CREDIT ADVISORY		Assistenza nella strutturazione di operazioni complesse di finanziamento verso il mercato	Pubblica o Privata	Soddisfare le esigenze di finanziamento dei vari emittenti con strumenti adeguati a rispondere alle richieste degli investitori , reperendo fonti alternative di finanziamento al fine di allargare la base degli investitori e raccogliere risorse per lo sviluppo senza diluire il controllo.