



FEDERTRASPORTO

Scenari dei trasporti

Edizione flash

L'internazionalizzazione del trasporto:
la posizione dell'impresa italiana

FEDERTRASPORTO
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma
Tel. 06.5903972
Telefax 06.5903987
www.federtrasporto.it

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

PREMESSA

PARTE I - UN QUADRO DI SINTESI PAG. 1

- 1. Lo scenario globale 3**
 - 1.1. Le dinamiche in atto nel mercato globale delle M&A e degli accordi 3
- 2. La posizione competitiva dell'impresa italiana 11**
 - 2.1. L'interscambio con l'estero e le quote servite dai vettori nazionali 11
 - 2.2. La partecipazione italiana alle dinamiche di internazionalizzazione 16

PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO PAG. 19

- 1. Il trasporto internazionale di merci e passeggeri: flussi, modalità e nazionalità delle imprese 21**
 - 1.1. Le merci 21
 - 1.1.1. I flussi quantitativi e monetari 21*
 - 1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e per nazionalità delle imprese 22*
 - 1.2. I passeggeri 30
 - 1.2.1. I flussi quantitativi 30*
 - 1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e nazionalità delle imprese 31*
- 2. La bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto 35**
 - Appendice statistica 42

PARTE III - L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE PAG. 45

- 1. Il mercato delle M&A: i processi di fusione e acquisizione nel settore dei trasporti 47**
 - 1.1. Il mercato globale delle M&A: le dinamiche del settore 47
 - 1.1.1. I comparti trainanti a livello globale 47*
 - 1.1.2. I processi di integrazione a livello globale 48*
 - 1.1.3. Il livello di internazionalizzazione tra aree geo-economiche 52*

1.1.4.	<i>Il mercato globale per tipologia di operazione</i>	56
1.1.5.	<i>Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale</i>	57
1.2.	Il mercato delle M&A in Italia	63
1.2.1.	<i>Il mercato italiano per tipologia di operazione e di integrazione</i>	63
1.2.2.	<i>Il mercato italiano per settore</i>	65
1.2.3.	<i>L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: le M&A</i>	66
Appendice 1 - Operazioni di internazionalizzazione attiva e passiva riguardanti operatori italiani		69
2.	Il mercato degli accordi nel settore dei trasporti	71
2.1.	Il mercato globale degli accordi: le dinamiche del settore	71
2.1.1.	<i>I comparti trainanti e i processi di integrazione a livello globale</i>	71
2.1.2.	<i>Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale</i>	73
2.1.3.	<i>Le strategie delle alleanze sul mercato globale</i>	75
2.2.	Il mercato degli accordi in Italia	77
2.2.1.	<i>Il mercato italiano degli accordi: le strategie di investimento</i>	77
2.2.2.	<i>L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: gli accordi</i>	80
Appendice 2 - Accordi di internazionalizzazione attiva e passiva riguardanti operatori italiani		81
Allegato Parte III I principali campi di analisi		83

NOTA

Federtrasporto è stata costituita nel 1993 come federazione delle imprese di trasporto terrestre aderenti a Confindustria e, dal giugno del 2001, rappresenta anche le imprese di trasporto marittimo ed aereo.

I soci che attualmente vi aderiscono sono ACI, AGENS, AISCAT, ANITA, ASSAEREO, ASSAEROPORTI, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA, FEDERTURISMO, FISE, UIR.

Le pubblicazioni di Federtrasporto sono disponibili sul sito internet www.federtrasporto.it. I contenuti di questo numero non sono coperti da copyright e sono riproducibili citando la fonte: "Federtrasporto – Nomisma, Scenari dei trasporti n. 14".

PREMESSA

*L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana*¹ è la pubblicazione curata congiuntamente da Federtrasporto e Nomisma dal 1999, edita a cadenza biennale nella collana *Scenari dei trasporti* di Federtrasporto.

Dal 2008, la periodicità della pubblicazione è arricchita da un aggiornamento intermedio - *l'Edizione Flash* - sulla base delle informazioni censite nell'anno esaminato. *L'Edizione Flash* offre un quadro sintetico, soprattutto quantitativo, utile per comprendere se le dinamiche già rilevate trovino elementi di conferma o stiano iniziando a mutare di segno.

Obiettivo principe del volume è l'analisi della posizione competitiva delle imprese italiane di trasporto e logistica nell'interscambio che interessa il nostro Paese e rispetto ai processi di internazionalizzazione del settore ed alle strategie di posizionamento degli operatori leader nel mercato globale. Lo studio segue e interpreta le dinamiche riguardanti:

- il trasporto internazionale di merci e passeggeri da e per l'Italia, sotto il profilo dei flussi (economici e/o quantitativi) e della loro distribuzione per modalità di trasporto e nazionalità delle imprese coinvolte. L'attività di analisi ruota attorno alla Bilancia dei pagamenti italiana di settore ed alle quote di mercato servite dai vettori nazionali nel traffico transfrontaliero;
- le operazioni di fusione e acquisizione (M&A) e gli accordi conclusi nei settori del trasporto e della logistica, per le componenti merci e passeggeri, sul mercato sia globale sia domestico. La lettura dei processi di internazionalizzazione si fonda principalmente sull'analisi delle strategie che orientano gli operatori, sulla tipologia di integrazione realizzata (di settore o di filiera), sui comparti interessati e sulle aree target di investimento. La rilevazione annuale di operazioni e accordi alimenta la *Banca dati M&A Trasporti*, istituita nel 2001 e gestita da Nomisma, che censisce le principali operazioni a livello globale a partire dal 1999.

¹ La pubblicazione è curata dall'Area economica, Studi e Politiche settoriali di Federtrasporto e dal settore Infrastrutture, Trasporti e Logistica di Nomisma. Le Parti I e II sono realizzate da Federtrasporto rispettivamente da Valeria Battaglia e Margherita Palladino e da Flavia Di Castro, con la collaborazione di Ezio Civitareale, Monica Salvatore e Francesca Borghese. La Parte III è realizzata da Nomisma nelle persone di Chiara Pelizzoni (responsabile di progetto), Francesca Pagnini e Chiara Zaccaria, con la revisione del testo ad opera di Margherita Palladino di Federtrasporto. Chiusa in redazione il 30 luglio 2012.

PARTE I

UN QUADRO DI SINTESI

1. LO SCENARIO GLOBALE

1.1. Le dinamiche in atto nel mercato globale delle M&A e degli accordi

La presente Edizione *flash* analizza il mercato globale delle M&A e degli Accordi nel periodo compreso tra il 1° aprile 2011 ed il 31 marzo 2012, evidenziando l'impatto prodotto dal rallentamento dell'economia mondiale nell'ultimo quadriennio sui processi di internazionalizzazione del trasporto.

L'analisi restituisce nel complesso un quadro caratterizzato nel 2008-2009 da una flessione consistente delle operazioni di M&A e degli accordi e da un riposizionamento delle relative strategie messe in atto dagli operatori di trasporto e logistica a fronte della crisi. Una sensibile ripresa dei processi di internazionalizzazione del trasporto affiora nel 2010, sulla scia di una congiuntura più favorevole e di un recupero di fiducia degli operatori, ma già nel 2011 il mercato delle M&A e degli accordi conosce una nuova fase discendente trainata dalla instabilità dei mercati finanziari e dalle ricadute della crisi economica. Un andamento che sembra trovare conferma nei dati relativi al I trimestre 2012.

Nel mercato globale, alcune tendenze di ordine generale possono essere così sintetizzate:

- continua a ridursi il numero di operazioni di M&A (-7%) proseguendo la tendenza ormai in atto dal 2008 e attesa anche per il 2012;
- restano prevalenti le integrazioni orizzontali (63%), accanto ad un buon recupero delle dinamiche di filiera e al rinnovato interesse da parte di investitori esterni al settore dei trasporti, manifestatisi già nel 2010. Le strategie di rafforzamento di posizione orientano in via prioritaria le decisioni degli operatori, ma lasciano spazio a obiettivi di espansione nella regione e di ingresso in nuovi mercati dopo un biennio di maggiore prudenza;
- recuperano terreno le operazioni di passaggio di controllo (60%), mentre si riducono le acquisizioni di asset e di minoranza che si erano rafforzate soprattutto nel periodo più profondo della crisi economica nel 2009;
- riprende vigore l'incidenza delle M&A concluse tra soggetti di nazionalità diversa (56%) ed appartenenti ad aree geo-economiche diverse (38%), dopo il calo del 2009 e la stabilità rilevata nel 2010. Il I trimestre 2012, confrontato con l'analogo periodo del 2011, mostra una possibile inversione di tendenza con il recupero delle operazioni tra soggetti appartenenti alla stessa area;
- la dinamica degli Accordi nel 2011 è in linea con quella delle M&A, con un trend negativo iniziato nel 2009 e destinato probabilmente a consolidarsi nel 2012. Di rilievo

è l'interesse degli operatori a stringere accordi per la costruzione e gestione o la mera gestione di terminal. Crescono nel 2011 gli accordi stipulati allo scopo di entrare in nuovi mercati (dal 39% al 46%), trainati soprattutto dalla ripresa delle alleanze tra aree geo-economiche diverse.

Il numero di **operazioni di M&A** censite nel 2011 sul mercato globale continua a ridursi assecondando la dinamica manifestatasi nel triennio precedente (Tab. 1), con una flessione che è stata particolarmente severa nel 2009 (-41%), più contenuta nel 2010 (-4%) e in fase di riacutizzazione nel 2011 (-7%) e nel I trimestre del 2012 (-52%).

Nel 2011, la logistica resta il comparto maggiormente attrattivo sul mercato delle M&A, con il 36% delle operazioni totali e un peso crescente a partire dal 2007. Seguono le transazioni nel segmento portuale (23%), in netta ripresa dal 2009 e con un I trimestre del 2012 ancora promettente (contrariamente a quello della logistica). La quota del settore marittimo merci, segnata da una caduta progressiva nel 2008-2010, recupera leggermente (12%), mentre il cargo ferroviario subisce un rallentamento (6%) dopo essersi collocato tra i settori più dinamici del periodo precedente (2008: 5,9%; 2009: 7,2%; 2010: 15%).

Tab. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (valori assoluti) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	3	5	5	0	0	0
Cargo aereo	11	6	3	3	0	0
Crociéristica	3	5	2	3	1	0
Logistica*	49	32	32	36	14	3
Porti	26	13	20	23	6	5
Trasporto aereo	14	6	4	3	0	0
Trasporto ferroviario merci	11	8	16	6	4	2
Trasporto ferroviario passeggeri	3	1	1	2	0	0
Trasporto marittimo merci	44	18	12	12	3	2
TPL	11	9	5	4	0	1
Traghetti	13	8	7	8	1	1
Totale	188	111	107	100	29	14
<i>var. % su anno prec.</i>	<i>-24,5%</i>	<i>-41,0%</i>	<i>-3,6%</i>	<i>-6,5%</i>	<i>+11,5%</i>	<i>-51,7%</i>

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Restano prevalenti le integrazioni di settore (63%), malgrado il trend di recupero delle operazioni di filiera già nel 2010 (dal 15% al 20%) (Tab. 2), con un'incidenza sempre maggiore della logistica che conquista nel 2011 quasi la metà delle operazioni. Su un

numero complessivo di operazioni in calo dal 2008, resta sostanzialmente stabile la presenza dei cosiddetti “altri investitori”; di conseguenza il loro peso tende a rafforzarsi (18% nel 2011). Il I trimestre 2012 potrebbe segnalare un’inversione di tendenza, con una quota del 14% contro il 24% dell’analogo periodo nel 2011 ed una contrazione rilevata delle operazioni condotte nei due comparti - porti e logistica - verso cui si orientano in prevalenza gli investimenti dei soggetti esterni al settore dei trasporti.

Tab. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) - Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
	v.a.						%					
Integrazione di filiera	38	16	21	19	6	5	20,2	14,4	19,6	19,0	20,7	35,7
Integrazione di settore	129	78	67	63	16	7	68,6	70,3	62,6	63,0	55,2	50,0
Altri investitori*	21	17	19	18	7	2	11,2	15,3	17,8	18,0	24,1	14,3
Totale	188	111	107	100	29	14	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Soggetti esterni al comparto del trasporto: banche, fondi di investimento (di private equity o dedicati alle infrastrutture), grandi gruppi industriali e, specie nei paesi emergenti, società interamente o prevalentemente controllate dai governi
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

L’analisi dettagliata delle tipologie di integrazione per ciascun settore dei trasporti è contenuta nella Parte III del volume. Focalizzando l’attenzione sulle integrazioni di filiera, emerge innanzitutto che le M&A sono ormai prevalenti nel comparto portuale (2008: 3%; 2009: 6%; 2010: 29%; 2011: 42%) a conferma del forte interesse dimostrato dagli “altri investitori” nell’arco temporale esaminato. Seguono poi le operazioni nel settore ferroviario merci (16%) che, seppur in calo rispetto all’anno precedente (24%), riprendono vigore dopo la battuta d’arresto del 2009 e mostrano segnali positivi nei primi mesi del 2012 (40%). La logistica torna a crescere e detiene l’11% delle operazioni, mentre si conferma il calo nel trasporto marittimo merci, con quote che vanno dal 32% nel 2008 all’11% nel 2011.

Le operazioni di passaggio di controllo confermano la loro prevalenza con una quota complessiva pari al 60%, malgrado la riduzione registrata tra il 2008 e il 2009 laddove gli operatori hanno preferito l’acquisizione di specifici asset aziendali o di quote di minoranza della compagnia rilevata (Tab. 3).

Tab. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di operazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipologia di operazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
	v.a.						%					
Asset	21	24	15	9	2		11,2	21,6	14,0	9,0	6,9	0,0
Controllo tramite quota ulteriore	11	8	12	7	1	2	5,9	7,2	11,2	7,0	3,4	14,3
Fusione	19	10	14	9			10,1	9,0	13,1	9,0	0,0	0,0
Minoranza	43	28	21	18	7	6	22,9	25,2	19,6	18,0	24,1	42,9
Paritaria	7	2	4	4	2		3,7	1,8	3,7	4,0	6,9	0,0
Maggioranza o controllo totale	87	39	41	53	17	6	46,3	35,1	38,3	53,0	58,6	42,9
Totale	188	111	107	100	29	14	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Nel 2011, riprende vigore la propensione all'internazionalizzazione, misurata dall'incidenza delle M&A concluse tra soggetti di diversa nazionalità (56%) e tra soggetti appartenenti ad aree geo-economiche diverse (38%), dopo il calo del 2009 e la stabilità rilevata nel 2010 (Tabelle 4 e 5). Tuttavia, il I trimestre 2012 segnala un possibile recupero delle transazioni condotte da soggetti appartenenti alla stessa area su quelle che interessano aree geo-economiche diverse (43% contro il 48% dei primi mesi del 2011).

Tab. 4. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, a livello domestico e internazionale (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
	v.a.						%					
Tra soggetti connazionali	68	53	51	44	9	4	36,2	47,7	47,7	44,0	31,0	28,6
Tra soggetti di diversa nazionalità	120	58	56	56	20	10	63,8	52,3	52,3	56,0	69,0	71,4
Totale	188	111	107	100	29	14	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab. 5. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale tra aree geo-economiche (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
	v.a.						%					
Tra soggetti della stessa area	113	82	80	62	15	8	60,1	73,9	74,8	62	51,7	57,1
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	75	29	27	38	14	6	39,9	26,1	25,2	38	48,3	42,9
Totale	188	111	107	100	29	14	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

L'esame delle M&A tra aree geo-economiche diverse restituisce un dato significativo per il 2011: i soggetti provenienti dall'Europa occidentale, tradizionalmente protagonisti dei processi di internazionalizzazione attiva, si caratterizzano per la prima volta come destinatari degli investimenti (Tab. 6). I Paesi del Far East tra il 2010 e il 2011 figurano tra le aree a maggiore vocazione acquirente, mentre il Sud America è in prevalenza destinatario degli investimenti.

Tab. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale effettuate tra aree geo-economiche diverse: aree acquirenti e aree destinatarie di M&A (valori assoluti) – Anni 2008-2011

Aree	Aree acquirenti				Aree destinatarie			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Africa	0	0	0	1	4	0	1	2
Asia (Far East)	13	2	8	8	14	4	0	2
Asia Centrale e Turchia	2	0	1	3	3	1	3	3
Australia	2	6	2	0	1	1	2	1
Europa Occidentale	28	13	11	13	21	6	8	17
Europa dell'Est e Balcani	2	0	0	2	11	4	2	1
Medioriente	11	1	0	5	3	2	1	0
Mediterraneo	1	1	0	0	0	0	0	1
Nord America	8	5	2	5	8	4	3	2
Scandinavia	8	1	1	1	7	5	4	1
Sud America	0	0	2	0	3	2	3	8
Totale	75	29	27	38	75	29	27	38

* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

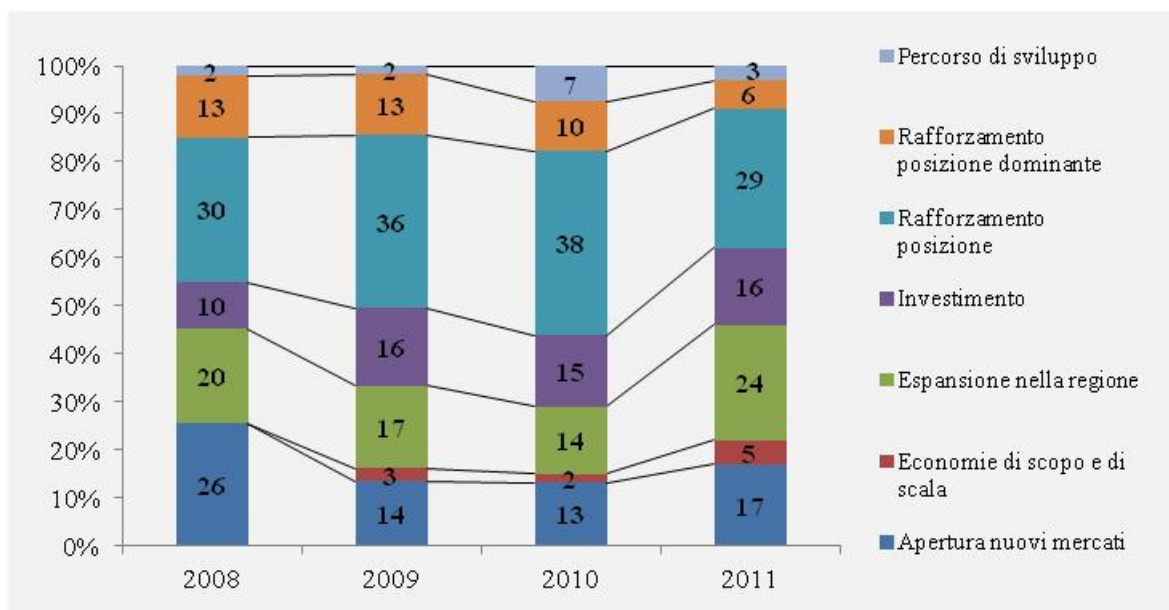
La crisi economico-finanziaria internazionale ha modificato le strategie sottostanti le operazioni di acquisizione e fusione concluse sul mercato globale.

Nel 2008-2011, le operazioni di M&A (Fig. 1) sono ispirate principalmente da strategie difensive, che vedono i soggetti acquirenti interessati a consolidare la propria posizione sui mercati dove sono presenti o a rafforzarla anche se già dominante. L'incidenza delle strategie competitive basate su M&A finalizzate alla penetrazione in nuovi mercati e all'espansione in determinate aree geografiche su scala regionale torna a crescere nel 2011, dopo un triennio in flessione, e sono legate soprattutto alla ripresa delle transazioni condotte tra operatori appartenenti ad aree geo-economiche diverse.

Le M&A condotte a fini di investimento, portate a termine soprattutto da soggetti esterni al comparto del trasporto, superano la battuta d'arresto causata dalla stretta creditizia del 2007 e tendono a rafforzare il loro peso nel quadriennio successivo testimoniando le opportunità di guadagno che possono crearsi in periodi di crisi per taluni soggetti quando

imprese di settore tendono a cedere i rispettivi portafogli a condizioni particolarmente vantaggiose. Ma testimoniano anche il cambio di rotta operato da tali soggetti finanziari nell'orientare i propri investimenti verso nuovi target: dalle imprese disestate al settore delle infrastrutture (ad esempio nel comparto portuale), ai Paesi emergenti.

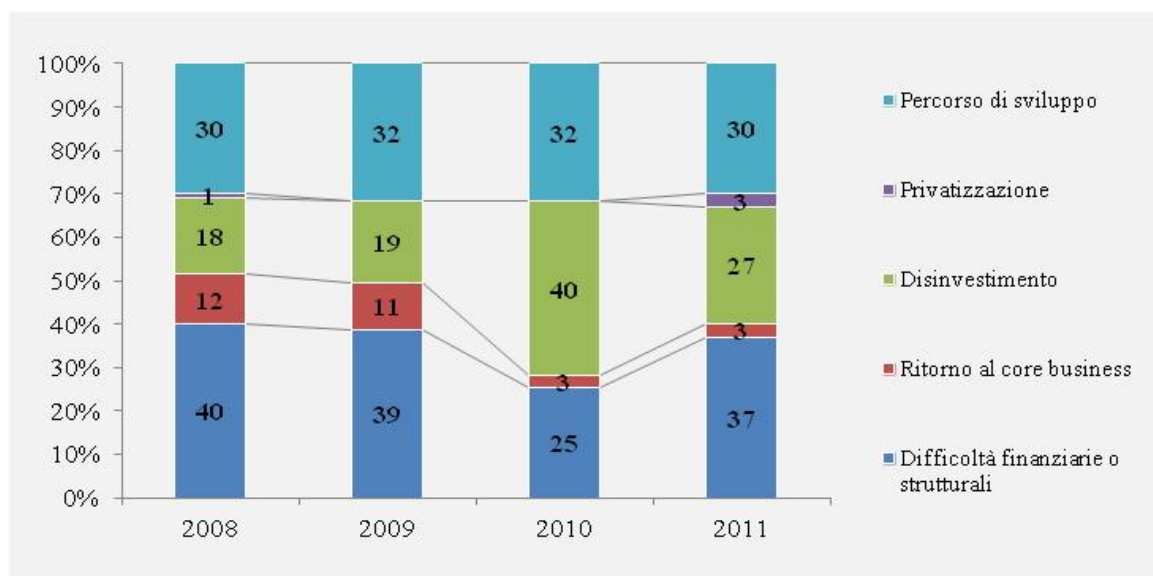
Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

I processi di cessione aziendale (Fig. 2) con dismissioni di quote o dell'intero controllo del capitale, legati ad operazioni di M&A censite nel 2008-2011, sono motivati in prevalenza da difficoltà finanziarie e strutturali ($\pm 40\%$), con l'eccezione del 2010, e dalla necessità di intraprendere percorsi di sviluppo delle proprie attività ($\pm 30\%$) che risultano realizzabili soltanto attraverso l'integrazione con soggetti più forti. Le restanti operazioni di cessione sono da imputare al disinvestimento di quote per favorire, ad esempio, l'ingresso di operatori capaci di sostenere il rilancio delle imprese, così come a strategie di dismissione di aree d'affari marginali o di scarso interesse per il *core business* (significative soprattutto nel biennio 2008-2009). Le operazioni di disinvestimento esplodono nel 2010 (40%), probabilmente sulla scia della ripresa economica che assicura un maggiore rendimento al capitale investito mediante le operazioni concluse negli anni precedenti, erodendo in misura significativa le quote delle cessioni per difficoltà finanziarie o strutturali e di ritorno al *core business*.

Fig. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per motivo sottostante la cessione (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

La dinamica degli **accordi sul mercato globale** è in linea con quella già descritta per le operazioni di M&A, con una forte flessione nel 2009 (-45%) che risulta più contenuta nel 2010 (-19%) ed un inasprimento dell'andamento negativo nel 2011 (-21%). Il dato sul I trimestre 2012 lascia prevedere un'ulteriore significativa riduzione del numero di accordi siglati, con una variazione pari a -48% rispetto a -27% dell'anno precedente (Tab.7).

Tab. 7. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (valori assoluti) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	3		1			
Cargo aereo	10	4	4	2		1
Crocieristica		4	4	3	2	
Logistica*	55	36	29	34	10	7
Porti	52	17	20	21	6	3
Trasporto aereo	6	4	2			1
Trasporto ferroviario merci	17	11	11	6	3	
Trasporto ferroviario passeggeri	1	7	9	2	1	
Trasporto marittimo merci	30	27	7	5	1	2
TPL	8	14	8	6	3	
Traghetti	3	1	6	1	1	
Totale	185	125	101	80	27	14
<i>var. % su anno prec.</i>	<i>+5,7%</i>	<i>-45,4%</i>	<i>-19,2%</i>	<i>-20,8%</i>	<i>-27,0%</i>	<i>-48,1%</i>

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Nel 2011, la logistica resta il comparto maggiormente attrattivo per la finalizzazione degli accordi (43%), assecondando la distribuzione delle quote manifestatasi a partire dal 2008. Seguono i porti (26%), che tornano a crescere dopo il 2009, il settore ferroviario merci ed il TPL (entrambi all'8%) ed il cargo marittimo (6%).

Gli operatori continuano a stringere accordi nell'ambito dello stesso settore (40%), malgrado le alleanze orizzontali abbiano subito un calo dal 2008 in poi (Tab. 8). Aumenta la quota complessiva espressa dalla voce "altri accordi" (*contract logistics* e accordi con enti governativi) che passa dal 24% del 2008 al 34% del 2011. Restano prevalenti gli accordi di partnership (26%), seppur in calo dal 2008, mediante i quali le imprese collaborano in merito a servizi o strategie congiunte. Di particolare rilievo, è l'interesse degli operatori per gli investimenti portuali nella forma di accordi per la gestione di terminal (18%) e per la costruzione e gestione di terminal (10%).

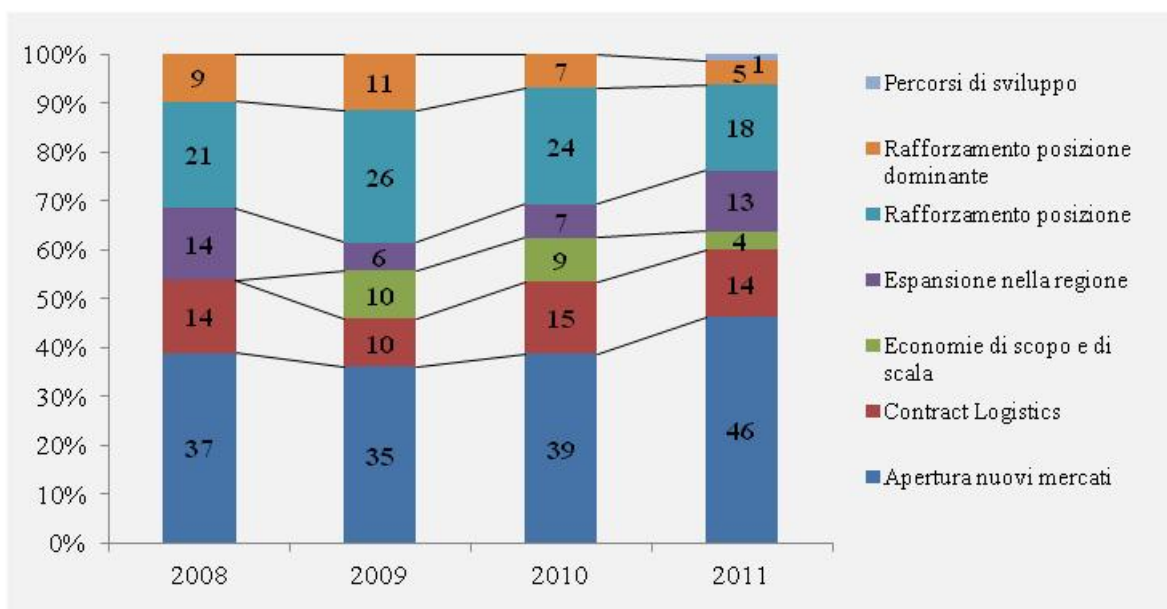
Nel biennio 2008-2009, si intensifica il peso degli accordi stipulati per il rafforzamento di posizione a scapito di quelli ispirati da strategie di apertura di nuovi mercati o di espansione regionale. La crisi ridimensiona i processi di *outsourcing* derivanti dalla conclusione degli accordi di *contract logistics*. Simili dinamiche subiscono un'inversione di tendenza nel biennio successivo, sulla scia dei segnali di ripresa economica manifestatisi nel 2010.

Tab. 8. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2011	2012
	v.a.						%					
					I trim	I trim					I trim	I trim
Integrazione di filiera	37	21	19	20	8	3	20,0	16,8	18,8	25,0	29,6	21,4
Integrazione di settore	100	63	51	32	8	4	54,1	50,4	50,5	40,0	29,6	28,6
Altri investitori	3	1		1	1		1,6	0,8	0,0	1,3	3,7	0,0
Altri accordi di cui:	45	40	31	27	10	7	24,3	32,0	30,7	33,8	37,0	50,0
<i>Contract logistics</i>	28	23	19	17	6	6	15,1	18,4	18,8	21,3	22,2	42,9
Accordi enti governativi	17	17	12	10	4	1	9,2	13,6	11,9	12,5	14,8	7,1
Totale	185	125	101	80	27	14	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 3. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata (quota% sul totale) - Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

2. LA POSIZIONE COMPETITIVA DELL'IMPRESA ITALIANA

L'analisi della posizione competitiva delle imprese nazionali emerge dalla valutazione congiunta dei risultati economici che il settore dei trasporti e della logistica registra nell'interscambio con l'estero e delle rilevazioni sulla partecipazione degli operatori italiani ai processi globali di riposizionamento e internazionalizzazione.

2.1. L'interscambio con l'estero e le quote servite dai vettori nazionali

Nel 2011 il commercio internazionale di merci è stato complessivamente di 472 milioni di tonnellate, di cui il 70% come importazioni ed il restante 30% come esportazioni (Tab. 9). La quantità di merce movimentata (import+export), dopo la flessione registrata nel 2008 (-4%) e nel 2009 (-15%), è tornata a crescere nel 2010 (+11%). Il 2011 tuttavia presenta una nuova flessione degli scambi pari al 2%, che trova conferma nel dato riferito I trimestre 2012.

In termini quantitativi, nel 2011 il 57% dei flussi in ingresso e in uscita dal nostro Paese ha viaggiato via mare, mentre la modalità stradale e quella ferroviaria hanno avuto un'incidenza rispettivamente del 23% e dell'11% sul totale (Tab. 10). Espressa in valori, la

ripartizione modale conferma il tradizionale primato della strada (42%), seguita dal trasporto marittimo (34%), dalla modalità ferroviaria (14%) e da quella aerea (7%).

Tab. 9. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2011 (1)

Anni	Tonnellate (migliaia)		Milioni di euro		
	Import	Export	Import	Export	Saldi
2000	329.028	119.299	258.507	260.413	1.907
2001	330.035	123.118	263.757	272.990	9.233
2002	334.807	118.611	261.226	269.064	7.838
2003	343.784	121.354	262.998	264.616	1.618
2004	360.282	128.184	285.634	284.413	-1.221
2005	361.179	134.711	309.292	299.923	-9.369
2006	375.680	136.940	352.465	332.013	-20.452
2007	378.105	153.724	373.340	364.744	-8.596
2008	363.546	148.811	382.050	369.016	-13.035
2009	307.656	125.334	297.609	291.733	-5.876
2010	339.695	142.792	367.390	337.346	-30.044
2011	332.289	139.627	400.480	375.850	-24.630

(1) Dati 2011 provvisori.

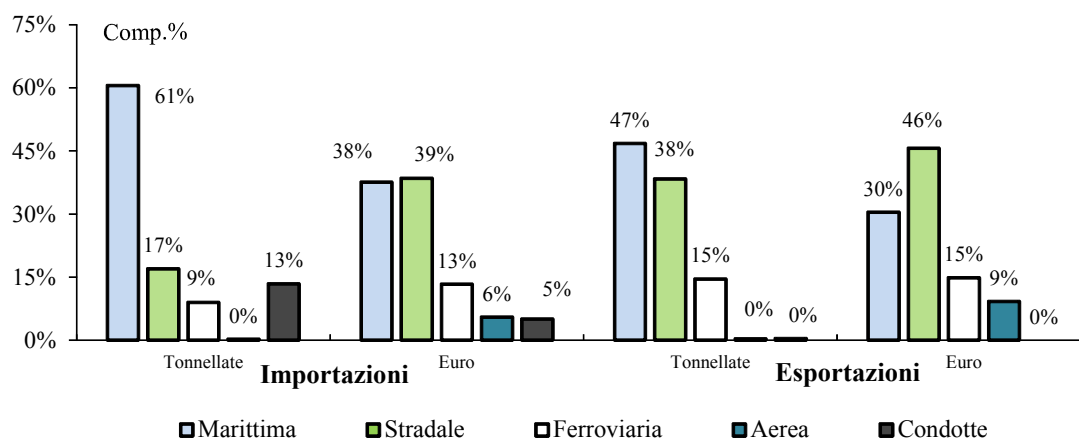
Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Tab. 10. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto-Composizioni percentuali - Anni 2005-2011

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>						
2005	61,8	19,1	8,6	0,2	10,4	100,0
2006	60,4	20,1	8,6	0,2	10,7	100,0
2007	59,5	21,2	9,2	0,2	9,9	100,0
2008	57,8	21,2	9,7	0,2	11,2	100,0
2009	56,6	21,7	9,9	0,2	11,7	100,0
2010	56,4	22,6	10,4	0,2	10,4	100,0
2011	56,5	23,3	10,6	0,2	9,4	100,0
<i>Flussi economici</i>						
2005	36,0	37,8	13,5	10,4	2,4	100,0
2006	33,2	43,0	13,1	7,7	3,0	100,0
2007	33,1	43,6	13,6	7,3	2,5	100,0
2008	33,1	42,3	14,6	6,7	3,2	100,0
2009	30,6	43,7	15,1	7,4	3,2	100,0
2010	33,4	42,2	14,4	7,4	2,6	100,0
2011	34,1	41,9	14,0	7,3	2,6	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Fig. 4. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto¹ – Anno 2011



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La domanda di trasporto merci internazionale è sempre più servita dagli operatori stranieri (Tab.11). Nel 2011, i vettori italiani servono il traffico con l'estero nella misura del 27% in ambito stradale, del 21% nel caso del trasporto aereo e del 12% per quello marittimo². Dal 2005 in poi si evidenzia nel trasporto stradale la progressiva riduzione del ruolo degli italiani sul fronte sia delle importazioni sia delle esportazioni, a conferma del peso della concorrenza degli operatori esteri. Dal 2007 perde bruscamente terreno il trasporto aereo di bandiera italiana che mostra qualche segnale di ripresa nell'ultimo biennio (2011: 21%)³.

Tab. 11. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2005-2011

Anni	Stradale			Marittima			Aerea (1)		
	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale
2005	35,8	34,6	35,2	15,4	15,4	15,4	37,8	23,7	29,3
2006	35,7	33,8	34,7	17,0	14,6	16,5	37,2	25,4	30,3
2007	33,9	30,5	32,1	17,4	15,3	16,9	33,2	28,5	30,2
2008	31,5	29,9	30,7	15,8	15,7	15,8	29,8	23,9	26,3
2009	29,3	28,1	28,7	17,1	14,8	16,5	16,6	12,9	14,5
2010	28,5	27,4	28,0	12,0	14,0	12,5	21,5	21,5	21,5
2011	28,1	26,7	27,4	11,6	14,6	12,3	19,1	22,8	21,3

(1) Dati 2011 provvisori

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

¹ L'analisi dei dati di Fig. 4 è riportata nel paragrafo 1.1.1 della Parte II "Il quadro dell'interscambio".

² Con l'11^a flotta nella graduatoria mondiale, gli armatori italiani operano in prevalenza Estero su Estero.

³ Per la modalità ferroviaria è in corso la realizzazione di un'indagine i cui risultati dovrebbero essere resi noti nei prossimi mesi.

Nel segmento passeggeri (Tab. 12), i passaggi alle frontiere nel 2011 sono stabili rispetto all'anno precedente (134 milioni), ma rivelano una diversa ripartizione delle quote percentuali che vede aumentare il peso dei viaggiatori stranieri (57%) rispetto a quelli italiani (43%). La modalità preferita resta quella stradale (seppur in flessione dal 2009), utilizzata dal 66% dei viaggiatori, seguita dal trasporto aereo (30%). Restano marginali, intuitivamente, la scelta marittima (3%) e ferroviaria (2%).

Tab. 12. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di modalità (%) - Anni 2005-2011

<i>Totale</i>	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
2005	65,1	2,9	28,8	3,2	100,0
2006	65,4	2,5	29,5	2,6	100,0
2007	64,7	2,3	30,9	2,2	100,0
2008	66,9	2,0	28,5	2,6	100,0
2009	68,1	1,8	27,2	2,8	100,0
2010	67,2	1,5	28,4	2,9	100,0
2011	65,9	1,6	30,1	2,5	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Anche nel segmento passeggeri, al netto dei transiti stradali che sono effettuati in assoluta prevalenza con auto privata, trova conferma la preponderanza dei vettori stranieri nelle altre due modalità rilevate, marittima ed aerea (Tab. 13). Le quote di traffico servite dagli operatori italiani si riducono per entrambe le modalità dal 2008 con segnali di ripresa nel 2010 per il trasporto aereo e nel 2011 per quello marittimo.

Tab. 13. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2011

Anni	Trasporto aereo			Trasporto marittimo		
	<i>Viaggiatori Stranieri</i>	<i>Viaggiatori Italiani</i>	<i>Totale</i>	<i>Viaggiatori Stranieri</i>	<i>Viaggiatori Italiani</i>	<i>Totale</i>
2005	25,8	30,1	27,5	15,2	22,4	18,4
2006	24,1	36,2	28,5	10,7	27,2	18,1
2007	23,5	34,6	27,8	10,2	21,9	15,6
2008	17,3	26,3	21,0	8,3	15,2	11,2
2009	11,6	19,4	15,0	8,3	9,0	8,6
2010	11,5	20,5	15,4	5,4	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	14,9	8,8	10,1	9,4

Fonte: Banca d'Italia

Il saldo complessivo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (Tab. 14) nel 2011 è prossimo a -8 miliardi di euro, un valore leggermente più contenuto rispetto a quello del 2010, anno in cui il deficit è aumentato in misura consistente in un contesto di ripresa degli scambi e dei noli del trasporto merci rispetto al 2009.

Il disavanzo è generato per il 44% dal trasporto aereo passeggeri (-3,5 miliardi), seguito dall'autotrasporto (-1,9 miliardi) che peggiora il saldo di circa 150 milioni, laddove il trasporto marittimo merci (-1,4 miliardi) segna un alleggerimento del passivo di circa 300 milioni, favorito sia dalla diminuzione degli scambi internazionali sia dalla flessione dei noli medi.

Tab. 14. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti - Anni 2007-2012 (Milioni di euro)

Modalità	Merchi	Passeggeri	Servizi	Totale
<u>2007</u>				
Marittima	-2.768	-55	-386	-3.209
Aerea	-279	-1.483	280	-1.482
Stradale	-1.271	31	-198	-1.438
Ferroviaria	-530	93	---	-437
Totale	-4.848	-1.414	-304	-6.566
<u>2008</u>				
Marittima	-2.015	-86	-360	-2.462
Aerea	-318	-2.969	144	-3.143
Stradale	-1.388	40	-185	-1.534
Ferroviaria	-292	79	---	-213
Totale	-4.014	-2.937	-401	-7.352
<u>2009</u>				
Marittima	-620	-98	-197	-916
Aerea	-361	-3.524	27	-3.858
Stradale	-1.350	40	-161	-1.471
Ferroviaria	-263	73	---	-190
Totale	-2.594	-3.509	-332	-6.435
<u>2010</u>				
Marittima	-1.719	-115	-289	-2.123
Aerea	-444	-3.427	110	-3.761
Stradale	-1.769	41	-219	-1.947
Ferroviaria	-338	72	---	-266
Totale	-4.270	-3.429	-398	-8.097
<u>2011</u>				
Marittima	-1.425	-88	-385	-1.899
Aerea	-364	-3.532	188	-3.709
Stradale	-1.916	43	-250	-2.123
Ferroviaria	-305	81	---	-224
Totale	-4.010	-3.496	-447	-7.955
<u>I trim. 2012</u>				
Marittima	-273	-3	-76	-352
Aerea	-84	-836	2	-918
Stradale	-483	5	-57	-535
Ferroviaria	-68	12	0	-56
Totale	-908	-822	-131	-1.861

Fonte: Banca d'Italia

2.2. La partecipazione italiana alle dinamiche di internazionalizzazione

Nel 2011, il numero delle **operazioni di M&A** che hanno coinvolto almeno un'impresa italiana del settore dei trasporti torna a ridursi (-15%), dopo la variazione positiva del 2010 pari al +8% (Tab. 15). L'andamento sul mercato italiano si discosta dunque dalla dinamica costantemente negativa manifestatasi nel 2008-2011 sul mercato globale delle M&A.

Tab. 15. Operazioni di fusione e acquisizione nel settore trasporti in Italia (valori assoluti) - Anni 2008-2011

Anno	Numero di operazioni	Var. % su anno precedente
2008	32	+28%
2009	25	-22%
2010	27	+8%
2011	23	-15%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Anche sul mercato italiano, si conferma nel 2011 la prevalenza delle operazioni di passaggio di controllo (48%), nonostante l'erosione delle relative quote tra il 2008 ed il 2009 (dal 50% al 24%) causata in particolare dal rafforzamento delle acquisizioni di asset (2008: 9%; 2009: 24%) e di minoranza (2008: 31%; 2009: 44%). Il numero più consistente di M&A è da ricondurre a soggetti esterni al settore dei trasporti e, al netto di queste ultime, è la logistica a detenere il maggior numero di operazioni nell'analisi per comparto sia dell'acquirente sia dell'acquisita.

L'analisi per nazionalità dell'impresa acquirente (Tab. 16) conferma la progressiva crescita delle quote imputabili alle operazioni interne al mercato domestico "Italia su Italia" nell'ultimo quadriennio (2008: 41%; 2009: 56%; 2010: 63%; 2011: 70%). Nel 2011 aumenta il peso delle operazioni di internazionalizzazione attiva "Italia su Estero" (17% contro il 7% del 2010), a scapito dei processi di internazionalizzazione passiva "Estero su Italia", già fortemente ridimensionati nel biennio 2008-2009 (dal 50% al 16%).

Tab. 16. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per nazionalità dell'impresa acquirente (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

M&A	2008	2009	2010	2011	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2011	2012
	v.a.						%					
					I trim	I trim					I trim	I trim
Estero su Italia	16	4	8	3	4	1	50,0	16,0	29,6	13,0	50,0	25,0
Italia su Estero	3	7	2	4		1	9,4	28,0	7,4	17,4	0,0	25,0
Italia su Italia	13	14	17	16	4	2	40,6	56,0	63,0	69,6	50,0	50,0
Totale	32	25	27	23	8	4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Gli accordi censiti sul mercato italiano (Tab. 17) tornano a ridursi nel 2011 (-35%) dopo il recupero registrato nel 2010 (+15%). Nel quadriennio esaminato, si evidenzia di nuovo il primato della logistica che nel 2011 è associato alla riduzione delle operazioni nel comparto portuale e nel trasporto ferroviario passeggeri ed alla sostanziale stabilità delle operazioni riguardanti il TPL. Gli operatori prediligono nel 2011 lo strumento del *contract logistics* (47%), che acquista maggior peso soprattutto a causa della riduzione del numero di accordi di partnership (da 19 a 9) e di concessione di servizi (da 7 a 2).

Tab. 17. Accordi stipulati nel settore trasporti in Italia - Anni 2008-2011

Anno	Numero di operazioni	Var. % su anno precedente
2008	45	+25%
2009	40	-11%
2010	46	+15%
2011	30	-35%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Nel 2011, gli operatori tendono a finalizzare accordi per rafforzare la propria posizione, anche già dominante, e per determinare processi *di outsourcing* logistico (entrambe le quote al 33%). Si riduce il peso degli accordi per entrare in nuovi mercati (2010: 28%; 2011: 23%).

Trova conferma nel 2011 l'interesse degli operatori esteri a stringere alleanze sul mercato italiano (Tab. 18) a fronte di un numero di accordi censiti "Italia su Estero" e "Italia su Italia" dimezzato rispetto al 2010. Il I trimestre 2012 accentua il divario.

Tab. 18. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Accordi	2008	2009	2010	2011	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2011	2012
	v.a.											
					I trim	I trim					I trim	I trim
Estero su Italia	21	14	16	15	4	4	46,7	35,0	34,8	50,0	40,0	80,0
Italia su Estero	9	10	12	6	3	0	20,0	25,0	26,1	20,0	30,0	0,0
Italia su Italia	15	16	18	9	3	1	33,3	40,0	39,1	30,0	30,0	20,0
Totale	45	40	46	30	10	5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

PARTE II

IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO

1. IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E PASSEGGERI: FLUSSI, MODALITÀ E NAZIONALITÀ DELLE IMPRESE¹

1.1. Le merci

1.1.1. I flussi quantitativi e monetari

Nel 2011 il commercio internazionale di merci, da e per l'Italia, è stato di 472 milioni di tonnellate, di cui il 70% come importazioni e il restante 30% come esportazioni (tab. 1). Se fino al 2010 la tendenza emersa nel nuovo millennio è stata di una leggera diminuzione dell'incidenza delle importazioni e, viceversa, di aumento della quota delle esportazioni (circa tre punti percentuali), tale ripartizione tende a stabilizzarsi, risultando simile nel biennio 2010-'11.

Tab. 1. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2012 (1)

Anni	Tonnellate (migliaia)		Milioni di euro		
	<i>Import</i>	<i>Export</i>	<i>Import</i>	<i>Export</i>	<i>Saldi</i>
2000	329.028	119.299	258.507	260.413	1.907
2001	330.035	123.118	263.757	272.990	9.233
2002	334.807	118.611	261.226	269.064	7.838
2003	343.784	121.354	262.998	264.616	1.618
2004	360.282	128.184	285.634	284.413	-1.221
2005	361.179	134.711	309.292	299.923	-9.369
2006	375.680	136.940	352.465	332.013	-20.452
2007	378.105	153.724	373.340	364.744	-8.596
2008	363.546	148.811	382.050	369.016	-13.035
2009	307.656	125.334	297.609	291.733	-5.876
2010	339.695	142.792	367.390	337.346	-30.044
2011	332.289	139.627	400.480	375.850	-24.630
I trim.'12	80.160	37.119	98.547	95.132	-3.415

(1) Dati 2011-'12 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Dopo le flessioni nel biennio 2008-'09, rispettivamente del 4% e 15% (precedute da una lunga serie di variazioni positive) ed il successivo recupero nel 2010, la quantità di merce movimentata (import+export) ha un andamento negativo nel 2011. Si registra, infatti, una contrazione del commercio internazionale del 2%, determinata dal calo di pari misura in

¹ I dati illustrati nel paragrafo 1.1.1. sono tratti dal sito Internet dell'Istat, nella sezione dedicata ai risultati dell'Indagine sul Commercio con l'estero. Tutte le informazioni riportate nei paragrafi successivi sono di fonte Banca d'Italia; a questo proposito, si ringrazia il dott. Tosti per la preziosa collaborazione.

termini percentuali sia delle importazioni sia delle esportazioni (considerando i valori assoluti sono diminuite rispettivamente di 7 e 3 milioni di tonnellate).

In termini economici², il saldo è ancora negativo³ ed elevato, pari a -25 miliardi di euro, un risultato comunque leggermente migliore rispetto al 2010 quando aveva raggiunto -30 miliardi di euro (in assoluto il deficit più consistente nell'ultimo decennio). A determinare questo "miglioramento" è l'incremento delle esportazioni risultato superiore a quello delle importazioni⁴, rispettivamente +39 e +33 miliardi (in termini percentuali 11% e 9%). Nel 2011, il valore medio per tonnellata è stato di 2.692 e 1.205 euro rispettivamente per le esportazioni e le importazioni, valori che, come nel 2010 (dopo la flessione registrata invece l'anno precedente), continuano ad aumentare.

In base ai dati disponibili per il 2012, nei primi tre mesi il commercio internazionale dell'Italia ha subito un'ulteriore flessione, di circa due punti percentuali, in termini quantitativi; tale risultato è la combinazione di un calo delle importazioni di quasi il 6% mentre si rileva una discreta ripresa delle esportazioni che nel periodo considerato crescono del 7% su base tendenziale. In termini economici, il saldo è ancora negativo ma nettamente più contenuto rispetto allo stesso trimestre del 2011: si passa infatti da -13 a -3 miliardi di euro, risultato favorito da un lato dalla riduzione delle importazioni e dall'altro dall'aumento delle esportazioni.

1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e per nazionalità delle imprese

Nel trasporto internazionale di merci in termini fisici (importazioni+esportazioni), la modalità più rilevante è, come in passato, quella marittima (tab. 2). Nel 2011, sono state trasportate via mare il 57% delle merci, quota imputabile per il 26% ai bulk liquidi, per il 12% ai bulk solidi, per il 10% al traffico containerizzato e per il 6% e 2% rispettivamente al General cargo ed al Ro-ro; a seguire si trova la modalità stradale con un'incidenza del 23% mentre il trasporto ferroviario e le condotte hanno movimentato rispettivamente l'11% (5% e 6% il peso del trasporto unitizzato e di quello tradizionale) ed il 9% delle merci (del tutto marginale il peso del vettore aereo, 0,2%).

Tra il 2000 ed il 2008, tale distribuzione aveva messo in evidenza una flessione della quota relativa al trasporto marittimo a beneficio, secondo gli anni, di tutte le altre modalità. Nell'ultimo triennio si rileva invece una sostanziale stabilità della quota marittima

² I dati si riferiscono alla valutazione delle importazioni e delle esportazioni Cif-Fob.

³ Così come negli ultimi sette anni (preceduti però da un decennio di risultati positivi).

⁴ Esportazioni ed importazioni rappresentano il 48% e 52% degli scambi complessivi.

(combinazione di una leggera diminuzione dei bulk liquidi e di un lieve aumento del General cargo e dei container), una flessione dell'incidenza delle condotte mentre aumenta leggermente quella relativa alla strada e, seppur di pochi decimali, anche la quota della ferrovia (a cui contribuiscono entrambe le tipologie di trasporto).

Se nel 2011 sono state complessivamente movimentate il 2% in meno delle tonnellate rilevate nel 2010, tutte le modalità hanno risentito di questa dinamica, fatta eccezione per quella stradale che riesce a mantenersi stazionaria. In termini percentuali sono le condotte a registrare la flessione più elevata, -12% ossia quasi sei milioni di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente (anche se molto più contenuta, la variazione era risultata negativa anche nel 2010). A seguire, la variazione percentuale negativa più sostenuta si riscontra per la modalità marittima, -3%, che in valore assoluto equivale ad una riduzione annua di 7 milioni di tonnellate; a diminuire è esclusivamente il trasporto relativo ai bulk liquidi (-10%) mentre tutte le altre tipologie sono comunque in aumento.

**Tab. 2. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto
Composizioni percentuali - Anni 2000-2011**

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>						
2000	61,2	20,0	10,0	0,2	8,6	100,0
2001	62,2	19,0	10,1	0,2	8,5	100,0
2002	61,3	19,6	9,4	0,1	9,5	100,0
2003	62,9	19,0	8,7	0,1	9,2	100,0
2004	62,3	19,2	8,5	0,2	9,8	100,0
2005	61,8	19,1	8,6	0,2	10,4	100,0
2006	60,4	20,1	8,6	0,2	10,7	100,0
2007	59,5	21,2	9,2	0,2	9,9	100,0
2008	57,8	21,2	9,7	0,2	11,2	100,0
2009	56,6	21,7	9,9	0,2	11,7	100,0
2010	56,4	22,6	10,4	0,2	10,4	100,0
2011	56,5	23,3	10,6	0,2	9,4	100,0
<i>Flussi economici</i>						
2000	34,3	39,9	14,6	9,5	1,7	100,0
2001	34,3	39,4	15,2	9,1	1,9	100,0
2002	32,7	43,7	14,7	7,0	1,9	100,0
2003	33,9	42,4	13,9	7,8	2,0	100,0
2004	34,5	39,7	13,2	10,8	1,9	100,0
2005	36,0	37,8	13,5	10,4	2,4	100,0
2006	33,2	43,0	13,1	7,7	3,0	100,0
2007	33,1	43,6	13,6	7,3	2,5	100,0
2008	33,1	42,3	14,6	6,7	3,2	100,0
2009	30,6	43,7	15,1	7,4	3,2	100,0
2010	33,4	42,2	14,4	7,4	2,6	100,0
2011	34,1	41,9	14,0	7,3	2,6	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Come sempre, il ruolo delle singole modalità è invece nettamente diverso se si misurano le merci in termini economici⁵. Considerando i valori medi unitari delle merci per modo di trasporto nel 2011, il valore più basso è sempre quello delle merci in entrata nel nostro Paese con le c.d. altre modalità⁶, 452 euro/tonnellata, ed il più elevato è quello riguardante le esportazioni per aereo, 74 mila euro/tonnellata; sia per le esportazioni sia per le importazioni, tali valori sono per tutte le modalità in crescita rispetto al 2010 (anno in cui, invece, le variazioni positive, ove presenti, erano risultate nella maggior parte dei casi più modeste). In termini economici, la quota del vettore marittimo ammonta al 34% e quella relativa alle condotte al 3%; assumono invece maggior rilievo l'incidenza del trasporto stradale, 42%, ferroviario, 14%, ed aereo, 7%. Se negli ultimi anni avevamo assistito ad una lieve ma graduale diminuzione dell'incidenza della modalità marittima a beneficio soprattutto di quella stradale (seppur in presenza di valori annui particolari), come nel 2010 si rileva un recupero del vettore marittimo la cui quota sul totale passa dal 31% nel 2009 al 33% l'anno successivo e si attesta al 34% nel 2011. Perde leggermente terreno invece l'autotrasporto, dal 44% nel 2009 al 42% nel biennio successivo (anche se di pochi decimali diminuiscono anche le quote relative alle altre modalità).

La variazione complessiva di import+export in termini economici, positiva e pari a dieci punti percentuali, si riflette su tutti i modi di trasporto. In particolare si osserva una crescita del 12% e 9% rispettivamente per la modalità marittima e quella stradale, in valore assoluto pari a +29 e +28 miliardi di euro; anche la modalità aerea registra una crescita del 9%, pari in valore assoluto a circa +5 miliardi, ed oscilla invece intorno al 7% quella relativa alle altre modalità (+7 e +1 miliardi di euro rispettivamente per la ferrovia e le condotte).

Considerando separatamente i flussi quantitativi in ingresso e in uscita (fig. 1)⁷, nella composizione delle importazioni per modalità il peso del trasporto marittimo e quello delle condotte risulta, come sempre, superiore a quello rilevato nel complesso (import+export) a causa del peso preponderante delle materie prime. Nel 2011, sono infatti arrivate via mare il 61% delle importazioni ed il 13% tramite condotte mentre tali valori risultano pari al 57% e 9% per il totale degli scambi. Nell'ambito della modalità marittima, rispetto al

⁵ Nella valutazione delle esportazioni in termini economici sono state considerate esclusivamente le quattro modalità principali (marittima, aerea, ferroviaria e stradale) in quanto le altre risultano marginali.

⁶ In questo caso si tratta fondamentalmente di trasporto per condotte.

⁷ Tabelle in Appendice.

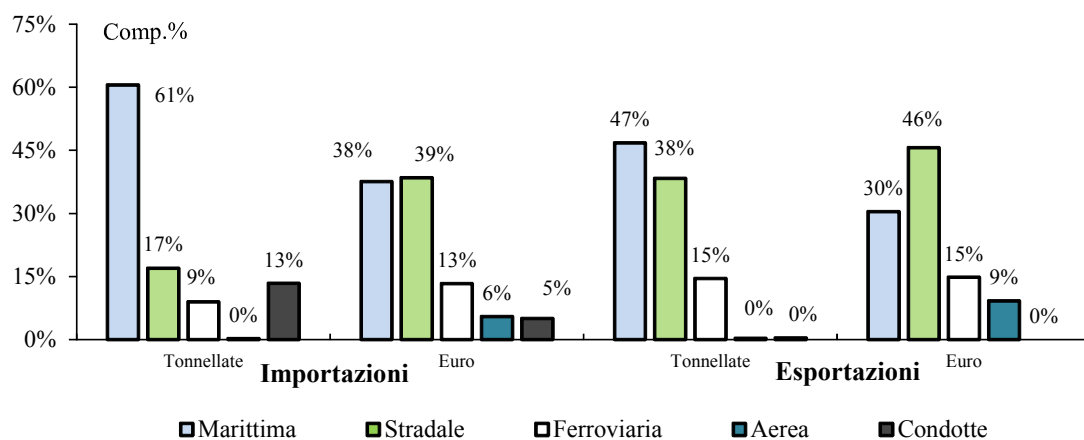
complesso delle transazioni, assume maggior rilievo il trasporto relativo ai bulk liquidi e solidi, 29% e 17% (26% e 12% i pesi considerando import+export) mentre è inferiore a quello complessivo il contributo del trasporto containerizzato (6% rispetto a 10%); come per il totale, invece, la quota del General cargo e del Ro-Ro oscilla intorno al 7% e 2%.

L'incidenza della modalità stradale si attesta al 17% e quella relativa alla ferrovia al 9%; come per la modalità marittima, il contributo del trasporto ferroviario unitizzato per l'import è più modesto rispetto a quello totale, 3% rispetto al 5%, mentre risulta simile per import ed export quello tradizionale (il ruolo dell'aereo si conferma marginale, 0,1%).

Come negli ultimi dieci anni, la composizione dei volumi in importazione continua a mostrare un debole ma continuo aumento del ruolo della strada che, se in passato sottraeva spazio a quello marittimo, negli ultimi anni è soprattutto il peso delle condotte a diminuire (era il 16% nel 2009 ed in passato aveva una tendenza annua di crescita).

La diminuzione complessiva delle importazioni del 3% rispetto al 2010 si è riflessa su tutte le modalità, fatta eccezione per la strada (0,5%). La contrazione decisamente più significativa è quella rilevata per le condotte che nel 2011 subiscono una flessione del 12%, corrispondente a - 6 milioni di tonnellate. A seguire la modalità marittima che riporta un calo delle tonnellate movimentate del 2%, in valore assoluto pari a 4 milioni, determinata essenzialmente dal calo dei bulk liquidi in quanto le altre tipologie registrano variazioni positive (escluso il traffico containerizzato che diminuisce dello 0,8%).

Fig. 1. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto – Anno 2011



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Considerando le importazioni in termini economici, il trasporto marittimo – il cui peso negli ultimi anni è stato caratterizzato da una leggera tendenza negativa a beneficio soprattutto della strada – recupera terreno con una quota complessiva nel 2011 del 38%, un valore simile a quello rilevato per l'autotrasporto. A seguire, il vettore più significativo è quello ferroviario, 13%, ed infine le altre due modalità con quote che oscillano intorno al 5%. Come in passato (seppur alla presenza di indicazioni annue diverse), sembra confermarsi la tendenza di una debole ma progressiva riduzione di queste quote.

Complessivamente, le importazioni sono aumentate in termini economici del 9% e, seppur con entità diverse, tutte le modalità sono in crescita. La dinamica più sostenuta si registra per quella marittima, +14% ossia 18 miliardi di euro in più rispetto al 2010, ed a seguire l'autotrasporto, +6% ossia +9 miliardi.

Passando ai volumi quantitativi di esportazioni nel 2011, è sempre il vettore marittimo a detenere la quota di mercato più elevata⁸, 47%, pur registrando ancora una lieve flessione rispetto all'anno precedente. Sul complesso delle merci in uscita via mare, la distribuzione per tipologia si differenzia da quella relativa alle merci in entrata: la più significativa è il trasporto di container, 19%, ed a seguire i bulk liquidi, 17% (6% e 29% il peso considerando solo le importazioni); negli ultimi tre anni, queste percentuali sono risultate leggermente in aumento la prima ed in diminuzione la seconda ed il 2011 è il primo anno in cui il trasporto containerizzato presenta l'incidenza più elevata. E' inoltre molto diverso il ruolo del trasporto dei bulk solidi che per le esportazioni rappresenta appena il 2% (pari al 17% in entrata) e quello del Ro-Ro, 3% (pari all'1,5% in entrata).

Nell'export l'autotrasporto assume un ruolo di particolare rilievo (determinato dal maggior peso di beni manufatti nelle esportazioni): 38% delle merci vendute all'estero. Fra le altre modalità, anche l'incidenza del trasporto ferroviario aumenta attestandosi nel 2011 al 15% (all'incirca come nell'ultimo biennio); rispetto alle importazioni, è il trasporto unitizzato a far la differenza il cui peso è del 3% per le merci in entrata, ma sale al 9% per quelle in uscita (come sempre marginali le altre modalità).

La flessione delle esportazioni di circa due punti percentuali e mezzo si è tradotta in una diminuzione delle tonnellate trasportate soprattutto per la modalità marittima (-5%, -3,3 milioni) e in misura più contenuta per quella ferroviaria (-1%, ossia -0,3 milioni). Nel primo

⁸ Seppur con un valore inferiore rispetto alle importazioni.

caso, tutte le tipologie di trasporto mostrano una flessione delle tonnellate trasportate, fatta eccezione per il General cargo, dall'andamento stazionario, ed il traffico containerizzato, in aumento; per il trasporto ferroviario, la dinamica complessiva è determinata dal traffico tradizionale in calo fra i due anni a confronto.

È rimasto stabile il traffico servito dall'autotrasporto mentre, seppur rappresenti una quota marginale del totale, ha una dinamica positiva quello relativo al vettore aereo (3%, +15 mila tonnellate).

Come in passato, considerando i flussi in uscita in termini economici, è prevalente il ruolo dell'autotrasporto, con una quota nel 2011 del 46%, seguito da quello relativo al vettore marittimo, 30%, percentuali simili a quelle rilevate l'anno precedente. L'incidenza del vettore ferroviario oscilla intorno al 15%, più o meno come negli ultimi anni ed, infine, il vettore aereo che, nonostante i quantitativi trasportati marginali (0,3%), rappresenta il 9% dei flussi economici.

Complessivamente le esportazioni sono aumentate in termini economici dell'11% e tutte le modalità mostrano dinamiche di crescita. Le variazioni percentuali sono tutte a due cifre ed in valore assoluto pari a circa 19 e 11 miliardi di euro rispettivamente per l'autotrasporto e la modalità marittima ed a 5 e 4 miliardi per quella ferroviaria ed aerea.

Tab. 3. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2000-2011

Anni	Stradale			Marittima			Aerea (1)		
	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale
2000	38,9	36,8	37,9	19,4	21,2	19,8	32,0	32,6	32,2
2001	30,7	35,3	33,0	19,4	21,2	19,8	26,9	27,5	27,2
2002	32,1	34,0	33,0	17,5	17,5	17,5	26,9	27,5	27,2
2003	32,1	34,0	33,0	20,6	20,6	20,6	24,5	24,5	24,5
2004	36,1	36,1	36,1	14,9	14,9	14,9	29,7	19,6	23,6
2005	35,8	34,6	35,2	15,4	15,4	15,4	37,8	23,7	29,3
2006	35,7	33,8	34,7	17,0	14,6	16,5	37,2	25,4	30,3
2007	33,9	30,5	32,1	17,4	15,3	16,9	33,2	28,5	30,2
2008	31,5	29,9	30,7	15,8	15,7	15,8	29,8	23,9	26,3
2009	29,3	28,1	28,7	17,1	14,8	16,5	16,6	12,9	14,5
2010	28,5	27,4	28,0	12,0	14,0	12,5	21,5	21,5	21,5
2011	28,1	26,7	27,4	11,6	14,6	12,3	19,1	22,8	21,3

(1) Dati 2011 provvisori

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La domanda di trasporto merci internazionale è, più che in passato, servita prevalentemente dagli operatori stranieri (tab. 3). Nel 2011, in ambito stradale il 27% del traffico è stato soddisfatto da vettori italiani, il 21% nel caso del trasporto aereo e solo il 12% per quello marittimo⁹. Tutti e tre i valori indicano un peggioramento rispetto al 2010, dinamica che ormai si protrae dai primi anni '90, anche se, dal 2000 ad oggi, con andamenti diversi per le singole modalità¹⁰.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, dopo la brusca caduta registrata nel biennio 2008-'09 (la quota pari a 30% nel 2007, è scesa a 26% l'anno successivo ed a 15% nel 2009¹¹), il 2011 conferma la ripresa rilevata nel 2010: come allora, la presenza degli operatori italiani sul mercato internazionale oscilla intorno al 22%. Diverso il contributo considerando importazione ed esportazioni: infatti, nel primo caso si riduce la presenza degli operatori nazionali (dal 22% al 19%) mentre nel secondo caso tende a rafforzarsi (dal 22% al 23%)¹².

Il trasporto stradale soddisfatto dagli operatori nazionali, dopo la flessione del 2001, la stabilità nel biennio successivo e l'aumento del 2004, è via via diminuito negli anni seguenti. E, seppur con andamenti annuali diversi, il ruolo degli italiani è progressivamente eroso dalla concorrenza degli operatori esteri nei flussi sia di importazioni sia di esportazioni. La presenza dei vettori nazionali nei flussi in entrata del nostro Paese, pari al 36% negli anni 2004-2006, è scesa di anno in anno per attestarsi nel 2011 al 28%. Dal lato delle esportazioni, il ruolo dell'autotrasporto italiano è diminuito progressivamente dal 2005, perdendo in questi anni 8 punti percentuali (da 35% a 27%).

In merito alla modalità marittima, dopo la diminuzione nel 2004, si assiste ad un lento ma graduale recupero di quote di mercato negli anni successivi con valori che oscillano intorno al 16-17%. Il 2010 segna una battuta di arresto a questa dinamica confermata dai risultati del 2011, anno in cui la quota italiana si ferma al 12% (16,5% nel 2009), determinata soprattutto dalla flessione della presenza italiana nelle importazioni (da 17% nel 2009 a 12%). Il ruolo degli operatori italiani nel segmento delle esportazioni, invece, non subisce sostanziali modifiche rispetto al 2009, dopo la flessione nel 2010.

⁹ Con l'11^a flotta nella graduatoria mondiale, gli armatori italiani operano in prevalenza Estero su Estero.

¹⁰ I dati sulla modalità ferroviaria non sono ad oggi disponibili. È in corso la realizzazione di un'indagine sul comparto i cui risultati dovrebbero essere resi noti nei prossimi mesi.

¹¹ Il ruolo degli operatori nazionali ha avuto un trend decrescente nei primi quattro anni del nuovo millennio cui si è contrapposta una tendenza a rafforzarsi fino al 2008.

¹² Fino al 2004, la presenza degli operatori nazionali è stata simile per le importazioni ed esportazioni; da allora fino al 2010, però, è risultata sempre superiore per i flussi di merci in entrata.

Per questa modalità, sono inoltre disponibili informazioni relative a diverse tipologie di trasporto. I dati 2011 indicano che la presenza dei vettori residenti in Italia è del:

- 27% per il Ro-Ro, in diminuzione rispetto al 2010, ma comunque superiore al biennio precedente;
- 18% nel caso dei bulk liquidi, una quota in leggero ma graduale calo dal 2009;
- 13% sia per il General cargo sia per i bulk solidi; per entrambi tale valore risulta superiore a quello rilevato nel 2010, nel primo caso però resta inferiore ai livelli raggiunti negli anni precedenti (intorno al 18%) mentre nel secondo è simile alle quote assunte allora;
- 3% per i container, ossia il doppio rispetto al 2010, anno in cui però era risultata nettamente inferiore a quanto rilevato in precedenza (8%, 10% e 6% le quote rilevate negli anni 2007-'09).

1.2. I passeggeri¹³

1.2.1. I flussi quantitativi

Dopo il rallentamento della crescita dei passaggi alle frontiere italiane rilevata nel 2009¹⁴ e la ripresa l'anno successivo (+3%), nel 2011 questi sono risultati pari a 134 milioni, in valore assoluto stabili rispetto all'anno precedente (tab. 4). Questo andamento costante, però, è la combinazione di un'espansione dei viaggi degli stranieri - che dopo incrementi oscillanti intorno all'1% nel biennio 2008-'09 e del 2% l'anno successivo nel 2011 cresce del 3% - e di una contrazione dei viaggi degli italiani. Il tasso di variazione riguardante questa componente, infatti, è negativo e raggiunge quasi il 4%, annullando di fatto la crescita registrata nel 2010 (si era fermato allo 0,5% nel 2009 mentre aveva raggiunto il 9% e 7% nel biennio precedente).

Tab. 4. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane - Anni 2005-2012 (Dati in milioni)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I tr.'12
Italiani	46,0	49,1	52,5	57,4	57,7	59,8	57,5	12,5
Stranieri	60,2	67,5	71,2	71,7	72,5	74,1	76,4	14,5
Totale	106,3	116,6	123,7	129,1	130,3	133,9	133,9	26,9

Fonte: Banca d'Italia

I turisti stranieri nel 2011 determinano il 57% dei passaggi alle frontiere nazionali e, di conseguenza, la quota degli spostamenti degli italiani si attesta al 43%, distribuzione che rispetto al triennio precedente vede aumentare di circa due punti percentuali il peso degli stranieri (nel 2008 però si differenziava da quelle ancora precedenti per una crescita di circa due punti percentuali della quota degli italiani).

I dati disponibili per il 2012 (primo trimestre) confermano le tendenze appena descritte. Il numero dei passaggi alle frontiere in questi primi tre mesi dell'anno è risultato su base tendenziale sostanzialmente stabile e tale dinamica è determinata, ancora una volta, dalla crescita dei turisti stranieri a fronte di una riduzione di quelli italiani.

¹³ Nel mese di aprile 2003, le serie storiche relative agli anni 2001-'02 dei dati sul turismo internazionale di passeggeri sono state aggiornate attraverso un affinamento della metodologia dell'indagine. Questa revisione ha provocato un salto di serie tra il 2000 ed il 2001 che, però, considerato il livello generale dei dati esposti in questo studio non influenza in modo rilevante le considerazioni generali sull'andamento delle variabili oggetto di studio. Anche nel 2004 la metodologia di rilevazione è stata perfezionata e, in particolare, ciò ha influenzato la dinamica, molto positiva, rilevata per la modalità aerea.

¹⁴ Pari all'1% mentre gli incrementi rilevati tra il 2006 ed il 2008 erano risultati pari a 10%, 6%, e 4%.

1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e nazionalità delle imprese

Come in passato, nel 2011 è la strada la modalità di gran lunga più significativa con una quota complessiva di passaggi alle frontiere italiane del 66% (tab. 5). Segue a distanza il trasporto aereo, incidenza del 30%, mentre quello ferroviario e marittimo rappresentano una quota sicuramente più modesta, rispettivamente 2% e 3%. Come già accaduto nel 2010, le tendenze rilevate nel biennio 2008-'09 di un leggero ma graduale incremento della quota stradale¹⁵ e parallelamente di una riduzione modesta della quota relativa al trasporto aereo¹⁶ non trovano conferma nei dati 2011. Infatti, la quota della strada diminuisce per il secondo anno consecutivo di un punto percentuale assorbito dall'incidenza della modalità aerea. Il ruolo del trasporto ferroviario, dopo una lunga serie di contrazioni annue seppur ogni volta di pochi decimali, si attesta nel 2011 all'1,6% interrompendo così la tendenza rilevata dato che nel 2010 era risultato pari all'1,5%. Il peso del trasporto marittimo, invece, dopo un biennio di crescita, passa fra il 2010 ed il 2011 dal 2,9% al 2,5%.

In base ai dati disponibili per il 2012 (primo trimestre), la prevalenza delle modalità stradale e aerea si attesta rispettivamente al 69% e 29%, mentre quelle ferroviaria e marittima oscillano intorno all'1,5%.

Per quanto riguarda la ripartizione per modalità di trasporto distintamente per i viaggiatori italiani e quelli stranieri, ancora una volta nel 2011 si conferma una preferenza leggermente più alta degli italiani rispetto agli stranieri all'uso della strada, rispettivamente 67% (quota però in diminuzione per il terzo anno consecutivo) e 65% (in calo rispetto al 2009 ma superiore a quella rilevata nel 2008¹⁷). Il ricorso al vettore aereo - in passato sempre più frequente fra gli stranieri rispetto agli italiani - non presenta ormai differenze significative, raggiungendo fra l'altro nel 2011 in entrambi i casi il 30%¹⁸ (percentuali in aumento per il secondo anno consecutivo mentre nel biennio precedente la quota era risultata in diminuzione per gli stranieri e costante per gli italiani). Per le altre due modalità si conferma una leggera preferenza degli stranieri per gli spostamenti sia in treno (1,9% e 1,2% per gli italiani) sia in nave (rispettivamente 2,7% e 2,1%). Tali indicazioni trovano inoltre conferma nei dati disponibili per il primo trimestre dell'anno in corso.

¹⁵ Rimasta invece sostanzialmente stabile nel triennio precedente, intorno al 65%, dopo la graduale flessione dal 1996 al 2005 di circa 12 punti percentuali.

¹⁶ Caratterizzata invece negli anni precedenti da una dinamica di crescita.

¹⁷ Per gli stranieri, la quota della modalità stradale, dopo essersi ridotta in modo decisamente veloce e sostenuto (circa dieci punti percentuali) tra il 2003-2005, oscillava in seguito intorno al 62%; anche per gli italiani, tale indicatore è diminuito, seppur in misura meno ampia, fino al 68% nel 2007 (il valore più basso rilevato fino ad oggi).

¹⁸ In passato, la quota relativa al trasporto aereo era cresciuta in modo più marcato e deciso per gli stranieri, nel 2007 pari al 33%, ma, negli ultimi anni, anche la quota di tale vettore per gli italiani è aumentata gradualmente, risultando nel 2007 pari al 28%.

Se fino al 2010, le tendenze rilevate negli ultimi anni erano di un andamento decrescente, seppur di pochi decimali, dell'uso del treno e viceversa per la nave, il 2011 interrompe queste dinamiche. Il vettore ferroviario aumenta fra gli italiani (anche se di pochi decimali), rimanendo costante fra gli stranieri e, di converso, il trasporto marittimo presenta un leggero calo delle scelte sia degli italiani sia degli stranieri.

A fronte di un numero di passaggi alle frontiere nazionali che non ha subito particolari variazioni fra il 2010 ed il 2011, le scelte dei viaggiatori si sono però indirizzate in misura inferiore verso la modalità stradale (in crescita invece nel 2010) e quella marittima. Nel primo caso, i passaggi alle frontiere sono diminuiti del 2%, in valore assoluto -1,8 milioni, frutto di una significativa riduzione degli italiani (-6%, -2,6 milioni) ma di un incremento degli stranieri (2%, +0,8 milioni); per il marittimo, invece, sono diminuite sia le scelte degli italiani (-10%, -0,1 milioni) sia, e soprattutto, degli stranieri (-19%. -0,5 milioni).

Tab. 5. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane - Anni 2005-2011
Composizioni percentuali annue

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
<i>Italiani</i>					
2005	69,3	2,3	25,6	2,7	100,0
2006	70,2	2,0	25,6	2,3	100,0
2007	68,5	1,7	27,9	1,9	100,0
2008	70,2	1,4	26,4	2,1	100,0
2009	69,8	1,4	26,5	2,3	100,0
2010	68,8	1,0	27,9	2,3	100,0
2011	66,9	1,2	29,8	2,1	100,0
<i>Stranieri</i>					
2005	61,9	3,3	31,3	3,5	100,0
2006	62,0	2,9	32,3	2,8	100,0
2007	61,9	2,7	33,1	2,3	100,0
2008	64,4	2,5	30,2	3,0	100,0
2009	66,8	2,2	27,7	3,3	100,0
2010	65,9	1,9	28,8	3,5	100,0
2011	65,0	1,9	30,3	2,7	100,0
<i>Totale</i>					
2005	65,1	2,9	28,8	3,2	100,0
2006	65,4	2,5	29,5	2,6	100,0
2007	64,7	2,3	30,9	2,2	100,0
2008	66,9	2,0	28,5	2,6	100,0
2009	68,1	1,8	27,2	2,8	100,0
2010	67,2	1,5	28,4	2,9	100,0
2011	65,9	1,6	30,1	2,5	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Ad aumentare sono sostanzialmente le preferenze per il vettore aereo. Dopo anni di forte sviluppo ed il successivo calo nel biennio 2008-'09 (-4% e -7%), cresce per il secondo anno consecutivo, con un tasso complessivo del 6% nel 2011 determinato da entrambe le tipologie di viaggiatori, ma soprattutto da quella straniera (+9% ossia +1,8 milioni; per gli

italiani tali valori risultano invece pari a 3% e 0,5 milioni).

Seppur in misura più contenuta, anche i passaggi alle frontiere ferroviarie risultano in aumento, interrompendo così la tendenza negativa in atto da qualche anno: nel 2011 l'incremento della domanda soddisfatta è stato del 6%, in valore assoluto pari a circa 113 mila passaggi in più rispetto al 2010, di cui 52 mila attribuibili alle preferenze di viaggio degli stranieri e 61 mila a quelle degli italiani (in percentuale +4% e +10%).

L'analisi dei dati sulla nazionalità delle imprese di trasporto aereo e marittimo che hanno servito questo mercato, com'è noto, mostra la massiccia presenza degli operatori stranieri (tab. 6). Per esempio, prendendo come riferimento l'ultimo quinquennio, le imprese italiane avevano soddisfatto nel 2007 il 27,8% della domanda di trasporto aereo ed il 15,6% della domanda di trasporto marittimo, tali percentuali sono scese di anno in anno per fermarsi a 15,4% e 7,1% nel 2010, anno a partire dal quale si rileva però qualche elemento di novità.

Tab. 6. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2011

Anni	Trasporto aereo			Trasporto marittimo		
	Stranieri	Italiani	Totale	Stranieri	Italiani	Totale
2005	25,8	30,1	27,5	15,2	22,4	18,4
2006	24,1	36,2	28,5	10,7	27,2	18,1
2007	23,5	34,6	27,8	10,2	21,9	15,6
2008	17,3	26,3	21,0	8,3	15,2	11,2
2009	11,6	19,4	15,0	8,3	9,0	8,6
2010	11,5	20,5	15,4	5,4	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	14,9	8,8	10,1	9,4

Fonte: Banca d'Italia

Per il trasporto aereo, il 2010 ha messo in evidenza un segnale positivo, seppur di modesta entità, dopo anni in cui il ruolo degli operatori italiani si era notevolmente indebolito (dal 2005 al 2010 da 28% a 15%). Sia gli italiani sia gli stranieri si erano infatti orientati sempre con maggiore frequenza verso gli operatori esteri (a causa del ruolo sempre più rilevante assunto dai voli low-cost, principalmente offerti da compagnie estere, oltre che delle discontinuità dei servizi offerti nelle fasi di transizione dalla vecchia alla nuova compagnia Alitalia).

Nel 2011, però, tale percentuale diminuisce di nuovo, sempre in misura ridotta, e si assesta sullo stesso livello raggiunto due anni prima, ossia 15%. Sono le scelte degli italiani a determinare questo andamento¹⁹ – la quota ad essi riferibile scende da 20% a 18% tra il

¹⁹ Contrariamente a quanto accaduto nel 2010 (le scelte degli italiani avevano generato una percentuale del 20,5% rispetto al 19,4% rilevato nel 2009).

2010 ed 2011 – mentre le preferenze degli stranieri determinano un aumento della presenza dei vettori nazionali da 12% a 13% fra i due anni a confronto.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, come anticipato, la tendenza negativa dell'ultimo quinquennio (dopo la brusca caduta nel 2001 e la graduale ripresa fino al 2007) si è interrotta nel 2011 con un recupero della quota di mercato di due punti percentuali. A determinare questa ripresa sono state le scelte sia degli italiani sia, e soprattutto, quelle degli stranieri recuperando così la flessione particolarmente sostenuta che invece avevano messo in evidenza fra il 2009 ed il 2010 (si è passati infatti dall'8,3% nel 2009 a 5,4% l'anno successivo per risalire fino a 8,8% nel 2011); la presenza dei vettori nazionali nel caso dei turisti italiani passa invece da 9% a 10%. È però importante rilevare che, per entrambe le tipologie di turisti, le quote di mercato dei vettori residenti in Italia, oltre ad essere in aumento, risultano superiori anche ai livelli raggiunti nel 2009.

2. LA BILANCIA DEI PAGAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Nel 2011, il disavanzo dei conti correnti della Bilancia dei pagamenti è pari a -52 miliardi di euro, un risultato leggermente migliore rispetto all'anno precedente quando aveva raggiunto -55 miliardi (tab. 7). A favore di questo risultato è stato in particolare il saldo relativo agli scambi di merci che si riduce fra i due anni a confronto da -20,9 a -16,6 miliardi di euro (a sua volta determinato dall'aumento del saldo positivo dei prodotti non energetici, da 30 a 43 miliardi di euro)²⁰. Migliora anche il dato relativo ai servizi il cui disavanzo subisce una contrazione da -9 a -7 miliardi di euro (favorito in particolare dalla crescita dell'avanzo relativo ai Viaggi, da 8,8 a 10,3 miliardi) mentre peggiora quello relativo ai redditi che passa da -8 a -12 miliardi.

Tab. 7. I conti correnti nella Bilancia dei pagamenti - Anni 2008-2012
(Saldi in miliardi di euro)

Voci	2008	2009	2010	2011	I tr.'12
Merci (fob)	-2,1	0,8	-20,9	-16,6	-1,5
Servizi	-8,6	-8,4	-9,2	-7,0	-2,7
- <i>Trasporti (1)</i>	-7,4	-6,4	-8,1	-8,0	-1,9
Redditi	-19,4	-10,4	-8,3	-12,0	-1,1
Trasferimenti unilaterali	-14,8	-12,2	-16,3	-15,9	-7,7
Totale	-44,9	-30,2	-54,7	-51,5	13,1

(1) Escluse le condotte.

Fonte: Banca d'Italia

Nel 2011 (tab. 8), il saldo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti si attesta a -7.955 milioni di euro, un valore leggermente migliore rispetto a quello rilevato l'anno precedente, anno in cui vi era stato invece un notevole incremento del deficit attribuibile sia alla perdita di competitività degli operatori italiani nel settore dei trasporti internazionali – con un'incidenza particolarmente elevata del trasporto marittimo di merci che, in presenza di una ripresa delle transazioni internazionali, determina un peggioramento del deficit –, sia alla dinamica di risalita dei noli²¹ del trasporto merci²².

In merito alla distribuzione per attività, come in passato i saldi sono tutti negativi e, come sempre (fatta eccezione per il 2009), il passivo più ingente è quello concernente le merci. La differenza fra crediti e debiti riguardanti quest'attività (40% di crediti+debiti) è stata nel 2011 di -4 miliardi di euro, un risultato leggermente migliore rispetto a quello del 2010 e prossimo a quanto rilevato nel 2008. La marcata discontinuità registrata nel 2009, con una

²⁰ Peggiora invece il deficit relativo ai prodotti energetici, da -50 a -60 miliardi di euro.

²¹ Se nel 2009 la variazione è stata del -15%, nel 2010 è risultata complessivamente pari a +13% (fonte: Indagine sul trasporto internazionale di merci di Banca d'Italia).

²² L'ammontare annuo delle transazioni, crediti+debiti, del settore Trasporti nella Bilancia dei pagamenti era sceso da 32 a 25 miliardi di euro nel biennio 2008-'09; nel 2010, così come nel 2011, è di circa 30 miliardi.

netta riduzione del passivo relativo all'attività merci, è sostanzialmente riconducibile al rallentamento degli scambi internazionali, e dunque dei servizi di trasporto, e al calo dei noli che hanno interessato quell'anno.

L'attività di trasporto passeggeri (22% di crediti+debiti) chiude il 2011 con un disavanzo di 3,5 miliardi. Tale risultato è molto simile a quelli rilevati negli ultimi due anni e dunque sempre superiore a quello 2008, anno in cui il deficit era nettamente peggiorato rispetto al passato, in concomitanza con le turbolenze dell'ultimo periodo di vita della "vecchia" Alitalia ed il diffondersi dei voli low-cost, prevalentemente offerti da operatori stranieri.

Infine, lo scambio dei servizi di assistenza (38% di crediti+debiti) genera un deficit di quasi 450 milioni di euro, un valore fra i più elevati rilevati negli ultimi dieci anni.

Dall'analisi degli introiti e degli esborsi nel 2011 emerge che:

- dal lato delle uscite, il peso del trasporto merci, dopo le diminuzioni nel biennio 2008-'09 e l'aumento nel 2010, riprende a diminuire (da 44% a 42%) a beneficio del ruolo delle attività relative alle persone (da 24% a 26%) mentre la quota connessa ai servizi di assistenza, come sempre negli ultimi anni, oscilla intorno al 32%²³;
- dal lato delle entrate, sono sempre i servizi di assistenza a determinarne la quota più elevata, 50%²⁴; a seguire il trasporto merci (36%) e quello dei passeggeri (14%).

Se nel 2010, la ripresa delle attività connesse al trasporto merci a fronte di una sostanziale stabilità di quelle riguardanti il trasporto passeggeri e di un aumento di quelle che si riferiscono ai servizi di assistenza avevano determinato alcune differenze di rilievo nella distribuzione della bilancia dei pagamenti per modo di trasporto rispetto al 2009, nel 2011 la situazione si capovolge (tab. 9). Rispetto al 2010, infatti, si è leggermente ridotta l'attività connessa al trasporto merci (crediti+debiti pari a 12,5 e 11,9 miliardi di euro nel 2010 e 2011) mentre è aumentata quella riguardante il trasporto passeggeri (5,9 e 6,5 miliardi) ed è rimasta più o meno costante quella relativa ai servizi di assistenza (11,8 e 11,5 miliardi). Ciò contribuisce a determinare una nuova riduzione del peso del trasporto marittimo, da 39% (crediti+debiti) a 34%²⁵ e, viceversa, un aumento dell'incidenza del trasporto aereo che torna ad essere l'attività prevalente, da 34% a 38%²⁶. Nel 2010 tali percentuali erano simili a quelle del 2008; nel 2011 sono simili a quelle del 2009.

²³ Un valore comunque di gran lunga inferiore a quelli rilevati nella prima parte degli anni 2000 quando era vicino al 40%.

²⁴ Percentuale risultata più bassa negli anni 2005-'08 ma che ormai si riavvicina a quelle rilevate in precedenza.

²⁵ Valore uguale nel 2009, anno in cui era sceso rispetto al 2008 di circa sei punti percentuali.

²⁶ Percentuale pari a 39% nel 2009 quando era cresciuta di quattro punti rispetto all'anno precedente.

Tab. 8. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per attività - Anni 2005-2012 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I tr.'12
<i>Crediti</i>								
Merci	4.013	4.437	4.726	4.900	3.355	4.137	3.952	1.024
Passeggeri	2.467	2.696	2.541	1.729	1.117	1.228	1.520	290
S.assistenza	5.406	5.769	5.893	5.666	4.718	5.687	5.525	1.234
Totale	11.886	12.903	13.159	12.295	9.190	11.053	10.998	2.548
<i>Debiti</i>								
Merci	7.816	8.354	9.573	8.914	5.948	8.408	7.962	1.932
Passeggeri	3.543	3.407	3.954	4.666	4.627	4.656	5.018	1.112
S.assistenza	5.480	5.892	6.198	6.067	5.049	6.086	5.973	1.365
Totale	16.839	17.653	19.725	19.647	15.624	19.150	18.953	4.410
<i>Saldi</i>								
Merci	-3.803	-3.917	-4.848	-4.014	-2.594	-4.271	-4.010	-908
Passeggeri	-1.076	-712	-1.414	-2.937	-3.509	-3.428	-3.498	-822
S.assistenza	-74	-122	-304	-401	-332	-398	-448	-131
Totale	-4.953	-4.750	-6.566	-7.352	-6.435	-8.097	-7.955	-1.861

Fonte: Banca d'Italia

Tab. 9. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per modalità di trasporto Anni 2005-2012 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I tr.'12
<i>Crediti</i>								
Marittima	4.715	4.962	5.074	5.158	3.752	4.782	4.085	1.014
Aerea	4.585	5.016	5.044	3.995	2.961	3.275	3.782	764
Stradale	2.407	2.753	2.869	2.975	2.328	2.848	2.973	743
Ferroviaria	179	172	171	167	149	148	158	27
Totale	11.886	12.903	13.159	12.295	9.190	11.053	10.998	2.548
<i>Debiti</i>								
Marittima	7.068	7.574	8.283	7.620	4.667	6.905	5.983	1.366
Aerea	5.677	5.681	6.527	7.139	6.819	7.036	7.491	1.682
Stradale	3.527	3.832	4.307	4.509	3.800	4.795	5.096	1.278
Ferroviaria	567	566	608	379	339	414	382	83
Totale	16.839	17.653	19.725	19.647	15.624	19.150	18.953	4.410
<i>Saldi</i>								
Marittima	-2.353	-2.611	-3.209	-2.462	-916	-2.123	-1.899	-352
Aerea	-1091	-665	-1.482	-3.143	-3.858	-3.761	-3.709	-918
Stradale	-1.121	-1.080	-1.438	-1.534	-1.471	-1.947	-2.123	-535
Ferroviaria	-388	-395	-437	-213	-190	-266	-224	-56
Totale	-4.953	-4.750	-6.566	-7.352	-6.435	-8.097	-7.955	-1.861

Fonte: Banca d'Italia

Il ruolo della strada, seppur lentamente, cresce invece di anno in anno: pari nel 2008 a 23%, sale al 25% l'anno successivo e raggiunge quota 27% nel 2011. Infine, il ruolo del trasporto ferroviario che, come negli ultimi anni, oscilla intorno al 2%.

Dall'analisi di crediti e debiti nel 2011 si rileva di conseguenza che:

- dal lato delle uscite, rispetto al 2010 aumenta il peso della modalità aerea (da 37% a 40%) e di quella stradale (da 25% a 27%) a fronte di una riduzione della quota del trasporto marittimo (da 36% a 32%) ed una sostanziale stabilità dell'incidenza del trasporto ferroviario (2%);
- dal lato delle entrate, la modalità marittima, dopo la flessione del 2009 e la successiva ripresa, è di nuovo in diminuzione ed in misura sostenuta (37%, il valore più basso nell'ultimo decennio, rispetto a 43%) mentre riprende quota quella aerea (da 30% a 34%); il 27% delle entrate proviene dal trasporto stradale, all'incirca come nell'ultimo biennio, mentre si attesta all'1,4% il peso della modalità ferroviaria, una percentuale più elevata rispetto a quella rilevata negli ultimi anni.

Come nell'ultimo triennio²⁷, nel 2011 il contributo negativo più imponente proviene dal trasporto aereo. Rispetto al saldo complessivo della bilancia dei trasporti di -8 miliardi di euro, infatti, tale modalità genera un deficit di 3,7 miliardi di euro. A seguire, le attività connesse al trasporto stradale che chiude l'anno con un bilancio negativo di 2,1 miliardi, un valore leggermente peggiore rispetto al disavanzo del trasporto marittimo pari a 1,9 miliardi di euro²⁸; come sempre il trasporto ferroviario presenta un risultato negativo più contenuto, nel 2011 pari a 224 milioni di euro. Rispetto al 2010, il deficit del trasporto stradale è l'unico a deteriorarsi - settore su cui ha pesato sicuramente la dinamica del prezzo del carburante, oltre all'ulteriore erosione della presenza degli operatori italiani che riescono ad operare in questo mercato - mentre tutti gli altri, anche se in misura contenuta, diminuiscono. Nel settore marittimo, tale dinamica è stata favorita, oltre che dalla diminuzione degli scambi internazionali, dalla flessione dei noli medi²⁹.

²⁷ Ma contrariamente a quanto avvenuto nel quinquennio precedente, quando era la modalità marittima ad incidere in misura ingente sul deficit della bilancia dei pagamenti dei trasporti.

²⁸ Fatta eccezione per il 2009, quest'ultimo era risultato sempre superiore a quello totalizzato dal trasporto stradale.

²⁹ Secondo l'Indagine sui trasporti internazionali della Banca d'Italia, la flessione in termini reali è stata superiore al 13% per le importazioni.

**Tab. 10. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti
Anni 2007-2012 (Milioni di euro)**

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
2007				
Marittima	-2.768	-55	-386	-3.209
Aerea	-279	-1.483	280	-1.482
Stradale	-1.271	31	-198	-1.438
Ferroviaria	-530	93	---	-437
Totale	-4.848	-1.414	-304	-6.566
2008				
Marittima	-2.015	-86	-360	-2.462
Aerea	-318	-2.969	144	-3.143
Stradale	-1.388	40	-185	-1.534
Ferroviaria	-292	79	---	-213
Totale	-4.014	-2.937	-401	-7.352
2009				
Marittima	-620	-98	-197	-916
Aerea	-361	-3.524	27	-3.858
Stradale	-1.350	40	-161	-1.471
Ferroviaria	-263	73	---	-190
Totale	-2.594	-3.509	-332	-6.435
2010				
Marittima	-1.719	-115	-289	-2.123
Aerea	-444	-3.427	110	-3.761
Stradale	-1.769	41	-219	-1.947
Ferroviaria	-338	72	---	-266
Totale	-4.270	-3.429	-398	-8.097
2011				
Marittima	-1.425	-88	-385	-1.899
Aerea	-364	-3.532	188	-3.709
Stradale	-1.916	43	-250	-2.123
Ferroviaria	-305	81	---	-224
Totale	-4.010	-3.496	-447	-7.955
I trim. 2012				
Marittima	-273	-3	-76	-352
Aerea	-84	-836	2	-918
Stradale	-483	5	-57	-535
Ferroviaria	-68	12	0	-56
Totale	-908	-822	-131	-1.861

Fonte: Banca d'Italia

Anche nel 2011, la vendita e l'acquisto di servizi di trasporto relativi alle singole modalità e attività hanno generato soprattutto saldi negativi (tab. 10). Come in passato, le attività che hanno chiuso in positivo sono:

- i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo, il cui avanzo raggiunge 188 milioni di euro, un valore in crescita per il secondo anno consecutivo;
- il trasporto ferroviario di passeggeri, +81 milioni, un risultato in crescita dal 2008;
- il trasporto stradale di passeggeri, che registra un avanzo di 43 milioni, un valore in lenta ma graduale crescita ormai da diversi anni.

Nel 2011, i segmenti in cui la posizione delle imprese italiane risulta invece più debole sono, come sempre, il trasporto aereo di passeggeri ed il trasporto di merci sia stradale sia marittimo. Così come nell'ultimo triennio, il risultato negativo più elevato spetta al trasporto aereo di passeggeri che, dopo il peggioramento rilevato a partire dal 2007 e per i due anni successivi, nel 2011 oscilla intorno ai 3 miliardi e mezzo di euro, un valore simile a quello rilevato nell'ultimo biennio.

A seguire, il trasporto stradale di merci con un saldo negativo di 1,9 miliardi di euro, un deficit ancora in crescita e che, per il terzo anno consecutivo, risulta superiore a quello accumulato dal trasporto marittimo di merci. Pari a -1,4 miliardi di euro, tale disavanzo presenta una contrazione rispetto all'anno precedente di circa 300 milioni e di ben 600 milioni rispetto al 2008³⁰ (anno in cui si era fra l'altro interrotta la serie di risultati in continuo deterioramento nel nuovo millennio).

Fra le altre attività, il disavanzo più elevato è di nuovo quello relativo alle transazioni nel settore marittimo dei servizi di assistenza che raggiunge quota -385 milioni di euro, in crescita di circa 100 milioni rispetto all'anno precedente, seguito da quello che riguarda il trasporto aereo di merci³¹, circa 364 milioni, un valore inferiore a quello rilevato nel 2010 ma comunque peggiore rispetto a quelli rilevati negli anni ancora precedenti. Sempre nell'ambito del trasporto delle merci, a seguire il disavanzo del settore ferroviario, -305 milioni, un risultato praticamente identico a quello realizzato l'anno precedente e, seppur leggermente superiore a quelli registrati nel biennio 2008-09, comunque migliore rispetto a quelli rilevati negli anni ancora precedenti. Il disavanzo riguardante i servizi di assistenza del trasporto stradale raggiunge invece -250 milioni di euro, un valore elevato rispetto a quanto ottenuto negli anni precedenti. Come in passato, infine, il deficit più basso riguarda il trasporto marittimo di passeggeri che dopo essere cresciuto per quattro anni consecutivi, si attesta a -88 milioni di euro, ossia circa 27 milioni in meno rispetto al 2010.

Anche in base ai dati relativi al primo trimestre del 2012, la situazione migliora. Il saldo della voce Trasporti si attesta nei primi tre mesi a -1.861 milioni di euro mentre nello stesso periodo dell'anno precedente aveva raggiunto -2.035 milioni. Contribuiscono a tale risultato tutte le attività, seppur in misura diversa, i cui deficit fra i due trimestri a confronto diminuiscono. Per le merci si passa da -1.019 a -908 milioni di euro, per i

³⁰ Nel 2009, il deficit è risultato sensibilmente più basso a causa della riduzione degli scambi internazionali e dunque dell'attività di trasporto di merci.

³¹ Nell'ultimo biennio, la situazione era opposta.

passaggeri da -839 a -822 milioni e per i servizi da -177 a -131 milioni. Anche considerando la distribuzione per modalità di trasporto, tutte le voci favoriscono la riduzione del deficit complessivo. Si contrae il disavanzo della modalità sia aerea (-918 milioni nel trimestre, sempre il più elevato) sia stradale (-535 milioni) rispettivamente di circa 26 e 21 milioni di euro. Il trasporto marittimo chiude il primo trimestre con un miglioramento sicuramente più importante risultando pari a -352 milioni di euro rispetto a -463 milioni del corrispondente trimestre 2011. Anche dall'analisi congiunta della distribuzione per attività e modalità, tutti i segmenti registrano una riduzione del deficit. Fra i più elevati, che storicamente hanno riguardato il trasporto aereo di passeggeri ed il trasporto di merci sia stradale sia marittimo, è soprattutto quest'ultimo ad avere la dinamica migliore dato che fra i due trimestri a confronto passa da -355 a -273 milioni di euro.

APPENDICE STATISTICA

Tab. 1. Importazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2011
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<u>Flussi quantitativi</u>						
2000	65,0	13,8	9,3	0,1	11,7	100,0
2001	65,9	13,2	9,3	0,1	11,5	100,0
2002	65,3	13,7	8,6	0,1	12,4	100,0
2003	66,0	13,3	8,4	0,1	12,3	100,0
2004	65,3	13,1	8,4	0,1	13,1	100,0
2005	64,2	13,5	8,2	0,1	14,0	100,0
2006	63,7	13,4	8,3	0,1	14,6	100,0
2007	63,2	14,2	8,9	0,1	13,6	100,0
2008	61,4	14,9	8,1	0,1	15,5	100,0
2009	59,8	15,6	8,2	0,1	16,3	100,0
2010	59,9	16,5	8,8	0,1	14,7	100,0
2011	60,5	17,0	9,0	0,1	13,4	100,0
<u>Flussi monetari</u>						
2000	37,2	33,9	16,6	8,9	3,4	100,0
2001	36,0	34,6	17,3	8,2	3,9	100,0
2002	34,6	40,6	16,8	4,2	3,8	100,0
2003	35,0	37,8	16,9	6,5	3,9	100,0
2004	34,9	36,2	16,6	8,5	3,7	100,0
2005	36,9	34,3	16,4	7,8	4,7	100,0
2006	35,3	37,3	15,1	6,2	6,0	100,0
2007	35,1	38,3	15,9	5,9	4,9	100,0
2008	36,0	38,5	13,8	5,4	6,4	100,0
2009	32,0	40,8	14,3	6,2	6,5	100,0
2010	35,9	39,5	13,9	5,7	5,1	100,0
2011	37,6	38,5	13,3	5,5	5,0	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Tab. 2. Esportazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2011
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<u>Flussi quantitativi</u>						
2000	50,7	37,1	11,9	0,3	n.d.	100,0
2001	51,6	35,6	12,3	0,3	0,2	100,0
2002	50,3	36,4	11,6	0,3	1,4	100,0
2003	53,6	36,1	9,7	0,3	0,2	100,0
2004	53,4	36,9	9,1	0,4	0,2	100,0
2005	54,9	34,8	9,7	0,4	0,2	100,0
2006	51,5	38,4	9,5	0,4	0,2	100,0
2007	50,2	39,1	9,8	0,5	0,4	100,0
2008	48,5	37,3	13,8	0,3	0,1	100,0
2009	48,5	36,9	14,1	0,3	0,2	100,0
2010	48,0	37,4	14,3	0,3	0,4	100,0
2011	46,8	38,3	14,5	0,3	0,0	100,0
<u>Flussi monetari (1)</u>						
2000	31,5	45,8	12,7	10,0	---	100,0
2001	32,7	44,1	13,2	10,0	---	100,0
2002	30,9	46,7	12,7	9,7	---	100,0
2003	32,7	47,4	10,8	9,1	---	100,0
2004	34,1	43,2	9,7	13,0	---	100,0
2005	35,1	41,4	10,5	13,0	---	100,0
2006	30,9	48,8	11,1	9,2	---	100,0
2007	31,0	49,1	11,2	8,7	---	100,0
2008	30,0	46,3	15,5	8,2	---	100,0
2009	29,2	46,5	15,9	8,5	---	100,0
2010	30,7	45,2	15,0	9,1	---	100,0
2011	30,4	45,6	14,8	9,2	---	100,0

(1) Escluse le condotte.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

PARTE III

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE

1. IL MERCATO DELLE M&A: I PROCESSI DI FUSIONE E ACQUISIZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

1.1. Il mercato globale delle M&A: le dinamiche del settore¹

1.1.1. I comparti trainanti a livello globale

Sono complessivamente 100 le operazioni di fusione e acquisizione (M&A) nel settore dei trasporti di cui è stata data notizia in ambito nazionale e internazionale, censite nel 2011 dalla Banca dati M&A Trasporti². Nel I trimestre 2012 invece sono 14 le operazioni portate a termine, contro le 29 dello stesso periodo dell'anno precedente (tab. 1). La flessione annuale (-7%) conferma la progressiva diminuzione registrata a partire dal 2008 nel numero di operazioni di M&A sul mercato globale; negli anni 2010 e 2011 il decremento registrato è stato tuttavia caratterizzato da tassi molto inferiori rispetto al 2009 (-41%) e al 2008 (-25%). Anche nel 2011, la maggiore consistenza di operazioni riguarda i comparti logistico e portuale, che pesano rispettivamente il 36% ed il 23% sul totale delle M&A (fig.1). Il ruolo di entrambi i comparti sul mercato totale è aumentato rispetto all'anno precedente, grazie alle variazioni annuali positive nel numero di operazioni, nell'ordine del 13-15%. Rispetto al 2010, subiscono una flessione le quote del comparto aereo, del TPL e del settore ferroviario merci.

Tab. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	3	5	5	0	0	0
Cargo aereo	11	6	3	3	0	0
Crocieristica	3	5	2	3	1	0
Logistica*	49	32	32	36	14	3
Porti	26	13	20	23	6	5
Trasporto aereo	14	6	4	3	0	0
Trasporto ferroviario merci	11	8	16	6	4	2
Trasporto ferroviario passeggeri	3	1	1	2	0	0
Trasporto marittimo merci	44	18	12	12	3	2
TPL	11	9	5	4	0	1
Traghetti	13	8	7	8	1	1
Totale	188	111	107	100	29	14
<i>var. % su anno prec.</i>	<i>-24,5%</i>	<i>-41,0%</i>	<i>-3,6%</i>	<i>-6,5%</i>	<i>+11,5%</i>	<i>-51,7%</i>

(segue)

¹ Nota metodologica - L'analisi quantitativa delle operazioni di M&A presentata in questo capitolo è pubblicata con cadenza annuale. La presente edizione costituisce l'aggiornamento relativo al 2011 e al I trimestre 2012. Il periodo di rilevazione comprende quattro trimestri, così suddivisi: 1 aprile-31 dicembre (II-III-IV trimestre) e 1 gennaio-31 marzo (I trimestre dell'anno successivo).

² La banca dati è gestita da Nomisma per Federtrasporto.

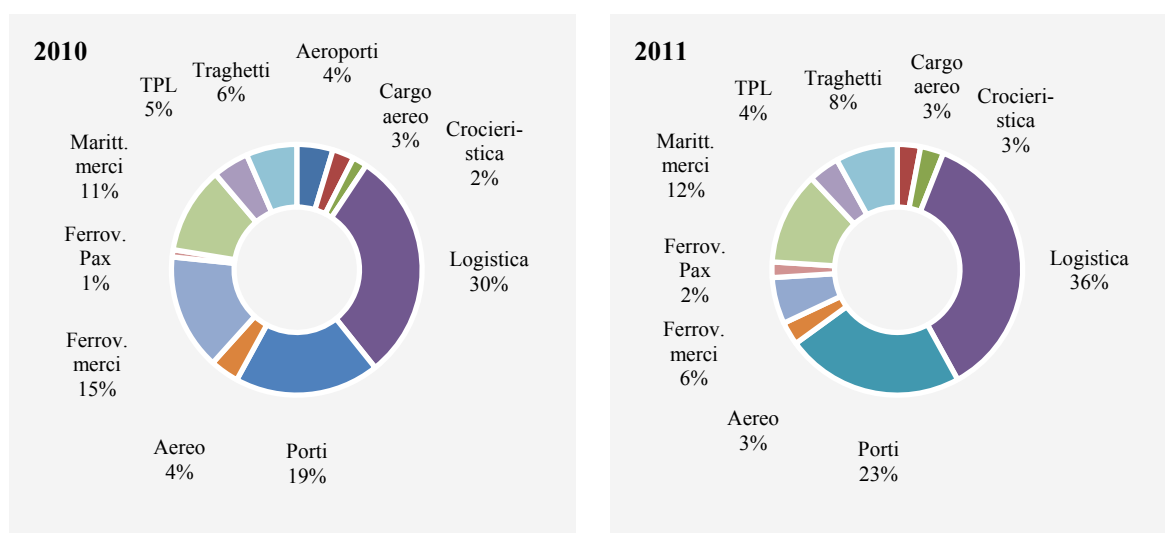
(continua)

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	1,6%	4,5%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	5,9%	5,4%	2,8%	3,0%	0,0%	0,0%
Crocieristica	1,6%	4,5%	1,9%	3,0%	3,4%	0,0%
Logistica*	26,1%	28,8%	29,9%	36,0%	48,3%	21,4%
Porti	13,8%	11,7%	18,7%	23,0%	20,7%	35,7%
Trasporto aereo	7,4%	5,4%	3,7%	3,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	5,9%	7,2%	15,0%	6,0%	13,8%	14,3%
Trasporto ferroviario passeggeri	1,6%	0,9%	0,9%	2,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	23,4%	16,2%	11,2%	12,0%	10,3%	14,3%
TPL	5,9%	8,1%	4,7%	4,0%	0,0%	7,1%
Traghetti	6,9%	7,2%	6,5%	8,0%	3,4%	7,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per comparto (quote %) – Anno 2010 e 2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.1.2. I processi di integrazione a livello globale

Nel 2011, l'incidenza delle operazioni di settore (63%) e di filiera (19%) sul totale delle operazioni è sostanzialmente in linea con i risultati dell'anno precedente; un aumento è invece imputabile alle operazioni condotte da soggetti investitori esterni al comparto, il cui peso è progressivamente passato dall'11,2% del 2008, al 15,3% del 2009, al 17,8% del 2010 fino al 18% del 2011 (tab. 2).

Il dato è probabilmente spiegato dalla compresenza di alcuni fattori: l'attenzione costante degli investitori internazionali per il comparto dei trasporti, percepito come strategico in

un'economia sempre più internazionalizzata; la maggiore disponibilità di capitali rispetto alle compagnie del comparto; lo sforzo di diversificare gli investimenti tra i vari settori economici. Un avvertimento circa una possibile inversione di tendenza per il 2012 è il dato del I trimestre 2012 – che di norma costituisce un indicatore del risultato dell'intero anno – che vede gli investitori contribuire al mercato solo per il 14,3% delle operazioni di M&A.

Tab. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	38	16	21	19	6	5
Integrazione di settore	129	78	67	63	16	7
Altri investitori*	21	17	19	18	7	2
Totale	188	111	107	100	29	14
Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	20,2%	14,4%	19,6%	19,0%	20,7%	35,7%
Integrazione di settore	68,6%	70,3%	62,6%	63,0%	55,2%	50,0%
Altri investitori*	11,2 %	15,3%	17,8%	18,0%	24,1%	14,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Soggetti investitori esterni al comparto del trasporto, rappresentati da banche, fondi di investimento (di private equity o dedicati alle infrastrutture), gruppi industriali e, soprattutto nei paesi emergenti, società interamente o prevalentemente controllate dai governi.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

I settori principalmente interessati dalle *integrazioni di filiera* nel 2011 sono il comparto portuale (2010: 28,6%; 2011: 42,1%) e quello ferroviario merci, il cui peso è tuttavia diminuito dal 23,8% al 15,8%. Una sempre minore rilevanza del settore marittimo merci (dal 31,6% nel 2008 al 10,5% nel 2011) è confermata anche dal I trimestre 2012 (tab. 3 e fig.2).

Tab. 3. Operazioni di integrazione di filiera sul mercato globale, per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	0	1	2	0	0	0
Cargo aereo	4	3	1	0	0	0
Crociéristica	0	1	1	0	0	0
Logistica*	9	6	0	2	1	1
Porti	1	1	6	8	1	2
Trasporto aereo	1	0	0	0	0	0
Trasporto ferroviario merci	6	0	5	3	2	2
Trasporto ferroviario passeggeri	0	0	0	0	0	0
Trasporto marittimo merci	12	4	2	2	1	0
TPL	0	0	1	1	0	0
Traghetti	5	0	3	3	1	0
Totale	38	16	21	19	6	5

(segue)

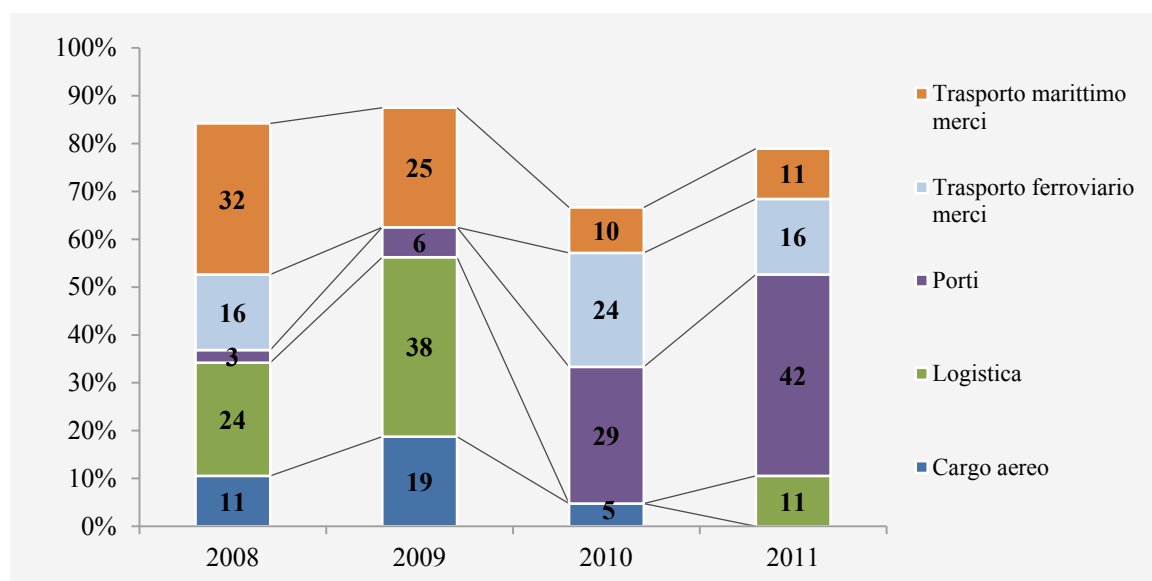
(continua)

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	0,0%	6,3%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	10,5%	18,8%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Crocieristica	0,0%	6,3%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Logistica*	23,7%	37,5%	0,0%	10,5%	16,7%	20,0%
Porti	2,6%	6,3%	28,6%	42,1%	16,7%	40,0%
Trasporto aereo	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	15,8%	0,0%	23,8%	15,8%	33,3%	40,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	31,6%	25,0%	9,5%	10,5%	16,7%	0,0%
TPL	0,0%	0,0%	4,8%	5,3%	0,0%	0,0%
Traghetti	13,2%	0,0%	14,3%	15,8%	16,7%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 2. Operazioni di integrazione di filiera sul mercato globale: contributo dei settori principali al totale (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

L'analisi delle *integrazioni di settore* continua ad evidenziare un aumento graduale del peso del comparto logistico. Le operazioni di M&A portate a termine dagli integratori logistici infatti pesano nel 2011 il 47,6% delle integrazioni di settore (contro il 38,8% dell'anno precedente), dinamica che tuttavia subisce una forte battuta di arresto assestandosi sul 28,6% nel primo trimestre del 2012 (tab. 4).

Tab. 4. Operazioni di integrazione di settore sul mercato globale, per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	2	1	1		0	
Cargo aereo	5	3	2	3	0	
Crocieristica	1	3	1	1	0	
Logistica*	38	24	26	30	11	2
Porti	19	8	9	10	3	2
Trasporto aereo	11	5	4	1	0	
Trasporto ferroviario merci	4	7	8	3	2	
Trasporto ferroviario passeggeri	2	0	1	2	0	
Trasporto marittimo merci	29	12	9	7	0	1
TPL	11	9	4	3	0	1
Traghetti	7	6	2	3	0	1
Totale	129	78	67	63	16	7
Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	1,6%	1,3%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	3,9%	3,8%	3,0%	4,8%	0,0%	0,0%
Crocieristica	0,8%	3,8%	1,5%	1,6%	0,0%	0,0%
Logistica*	29,5%	30,8%	38,8%	47,6%	68,8%	28,6%
Porti	14,7%	10,3%	13,4%	15,9%	18,8%	28,6%
Trasporto aereo	8,5%	6,4%	6,0%	1,6%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	3,1%	9,0%	11,9%	4,8%	12,5%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	1,6%	0,0%	1,5%	3,2%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	22,5%	15,4%	13,4%	11,1%	0,0%	14,3%
TPL	8,5%	11,5%	6,0%	4,8%	0,0%	14,3%
Traghetti	5,4%	7,7%	3,0%	4,8%	0,0%	14,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

L'analisi conferma l'impatto della crisi globale sull'entità complessiva dei processi di M&A. Dopo il boom del 2007 – che ha registrato 154 operazioni di integrazione orizzontale – nel 2011 sono state portate a termine 63 transazioni, contro le 67 del 2010, le 78 del 2009 e le 129 del 2008.

Da ultimo, il 27,8% degli investimenti effettuati da *soggetti esterni al settore dei trasporti* (18% del totale M&A) (tab. 2), ha riguardato il comparto portuale e il 22,2% il comparto logistico (tab. 5).

Tab. 5. Operazioni di fusione e acquisizione sul mercato globale, che coinvolgono investitori non facenti parte del settore dei trasporti, per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	1	3	2	0	0	0
Cargo aereo	2	0	0	0	0	0
Crociéristica	2	1	0	2	1	0
Logistica*	2	2	6	4	2	0
Porti	6	4	5	5	2	0
Trasporto aereo	2	1	0	2	0	0
Trasporto ferroviario merci	1	1	3	0	0	1
Trasporto ferroviario passeggeri	1	1	0	0	0	0
Trasporto marittimo merci	3	2	1	3	2	0
TPL	0	0	0	0	0	0
Traghetti	1	2	2	2	0	1
Totale	21	17	19	18	7	2
Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	4,8%	17,6%	10,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Crociéristica	9,5%	5,9%	0,0%	11,1%	14,3%	0,0%
Logistica*	9,5%	11,8%	31,6%	22,2%	28,6%	0,0%
Porti	28,6%	23,5%	26,3%	27,8%	28,6%	0,0%
Trasporto aereo	9,5%	5,9%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	4,8%	5,9%	15,8%	0,0%	0,0%	50,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	4,8%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	14,3%	11,8%	5,3%	16,7%	28,6%	0,0%
TPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Traghetti	4,8%	11,8%	10,5%	11,1%	0,0%	50,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.1.3. Il livello di internazionalizzazione tra aree geo-economiche

Il numero di operazioni di M&A siglate tra operatori di nazionalità diversa è indicatore dell'internazionalizzazione dei vari mercati (Paesi) che competono sul mercato internazionale del trasporto.

Nel 2011, il 56% delle transazioni ha avuto luogo tra operatori di nazionalità diversa (tab. 6). Anche il dato relativo al I trimestre 2012 conferma la propensione degli operatori ad investire sul mercato internazionale (71,4% delle M&A).

Tab. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, in ambito domestico e internazionale (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Tra soggetti connazionali	68	53	51	44	9	4
Tra soggetti di diversa nazionalità	120	58	56	56	20	10
Totale	188	111	107	100	29	14
Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Tra soggetti connazionali	36,2%	47,7%	47,7%	44,0%	31,0%	28,6%
Tra soggetti di diversa nazionalità	63,8%	52,3%	52,3%	56,0%	69,0%	71,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Una misura della globalizzazione dei mercati è data in particolare dalla numerosità dei processi di internazionalizzazione di portata intercontinentale condotti dalle imprese. In tal senso, l'analisi effettuata ha riguardato l'incidenza delle operazioni di M&A tra soggetti appartenenti ad aree geo-economiche³ (e in parte geopolitiche) diverse, per comprendere dinamiche e strategie degli scambi su scala globale.

Nel 2011 è aumentato il peso delle operazioni effettuate tra soggetti appartenenti ad aree diverse rispetto all'anno precedente (38% contro 25,2%) (tab. 7). Il dato suggerisce il parziale superamento della ritrosia ad investire in aree geograficamente e culturalmente distanti, pur in una fase congiunturale complessa come quella attuale.

Il dato è in controtendenza rispetto al recente passato, che vede la prima fase della crisi (biennio 2008-2009) caratterizzarsi, almeno in Europa, per il fenomeno del *double dip*: operatori e investitori hanno manifestato una netta preferenza per le transazioni in aree geo-economiche più vicine, in virtù del maggiore grado di fiducia rispetto a mercati noti, tendenzialmente più stabili in termini di valuta e con una maggiore facilità di accesso al credito.

Il dato relativo al I trimestre 2012, che fornisce un indicatore per l'andamento dell'anno in corso, segna una flessione delle transazioni tra aree diverse (42,9% sul totale) rispetto ai primi tre mesi del 2011 (48,3%).

³ Nota metodologica: le aree geo-economiche considerate sono in Africa, Asia (Far East), Asia Centrale e Turchia, Australia, Europa dell'Est, Europa occidentale, Medioriente, Mediterraneo (Africa mediterranea, Malta e Cipro), Nord America, Sud America, area scandinava, area baltica, area balcanica (ex Jugoslavia).

Tab. 7. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, tra aree geo-economiche (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Tra soggetti della stessa area	113	82	80	62	15	8
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	75	29	27	38	14	6
Totale	188	111	107	100	29	14
Operazioni concluse	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Tra soggetti della stessa area	60,1%	73,9%	74,8%	62,0%	51,7%	57,1%
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	39,9%	26,1%	25,2%	38,0%	48,3%	42,9%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

La tabella seguente riporta in sintesi il posizionamento dei mercati delle diverse aree geo-economiche, in considerazione del fatto che alcuni di questi sono a maggiore vocazione “acquirente”, altri sono a maggiore vocazione “destinatari di investimenti” (aree acquisite) ed altri ancora presentano una vocazione mista – si pensi soprattutto all’Europa occidentale (tab. 8 e 9).

Tab. 8. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, effettuate tra aree geo-economiche diverse: aree acquirenti e aree destinatarie di M&A (valori assoluti) – Anni 2008-2011

Aree	Aree acquirenti				Aree destinatarie			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Africa	0	0	0	1	4	0	1	2
Asia (Far East)	13	2	8	8	14	4	0	2
Asia Centrale e Turchia	2	0	1	3	3	1	3	3
Australia	2	6	2	0	1	1	2	1
Europa Occidentale	28	13	11	13	21	6	8	17
Europa dell’Est e Balcani	2	0	0	2	11	4	2	1
Medioriente	11	1	0	5	3	2	1	0
Mediterraneo	1	1	0	0	0	0	0	1
Nord America	8	5	2	5	8	4	3	2
Scandinavia	8	1	1	1	7	5	4	1
Sud America	0	0	2	0	3	2	3	8
Totale	75	29	27	38	75	29	27	38

* Sono escluse dall’elaborazione le operazioni portate a termine all’interno della stessa area geo-economica.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab. 9. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, effettuate tra aree geo-economiche diverse: Paesi acquirenti e Paesi destinatari di investimenti – Anno 2011

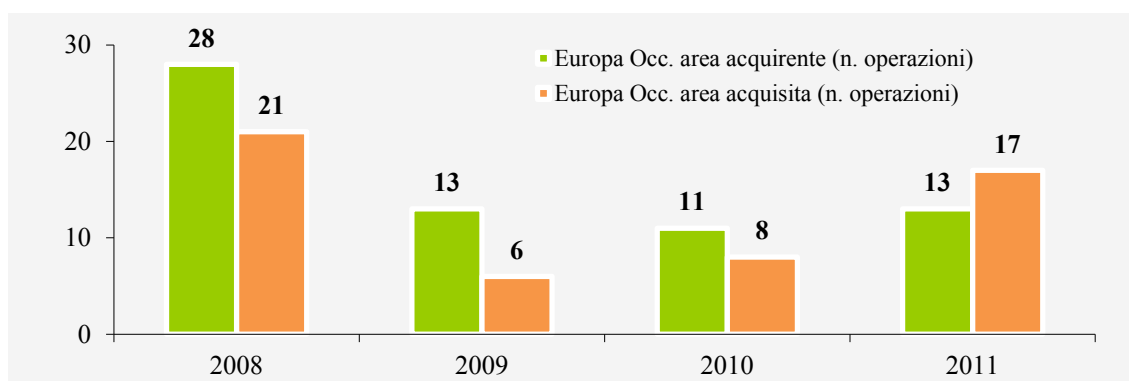
Aree	Paesi investitori in M&A in aree geo-economiche diverse	Paesi destinatari di M&A tra aree geo-economiche diverse
Africa	Sudafrica	Kenya, Sudafrica
Asia (Far East)	Cina, Filippine, Giappone, Nuova Zelanda	Cina, Nuova Zelanda
Asia Centrale e Turchia	India, Turchia	Turchia, Georgia, Kazakistan
Australia	-	Australia
Europa Occidentale	Francia, Italia, Paesi Bassi, Svizzera, Regno Unito	Germania, Danimarca, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Regno Unito
Europa dell'Est e Balcani	Russia, Rep. Ceca	Croazia
Medioriente	Dubai, Qatar	-
Mediterraneo	-	Malta
Nord America	Stati Uniti	Stati Uniti
Scandinavia	Svezia	Norvegia
Sud America	-	Brasile, Colombia, Ecuador, Suriname

* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

A tal proposito, si fa notare, come soggetti provenienti dall'Europa occidentale siano stati coinvolti in qualità di acquirenti e di destinatari di investimenti, rispettivamente, in 13 e 17 operazioni nel 2011 (contro le 11 e 8 del 2010 e le 13 e 6 del 2009). Per il primo anno i mercati europei rivestono il ruolo di soggetti passivi dell'internazionalizzazione intercontinentale (in quanto destinatari di investimenti) più di quanto non siano soggetti attivi (acquirenti) (fig. 3).

Fig. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, tra aree geo-economiche diverse* (valori assoluti): operazioni effettuate sui mercati dell'Europa occidentale – Anni 2008-2011



* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.1.4. Il mercato globale per tipologia di operazione

Riguardo alla tipologia di operazione⁴ (tab. 10), trova conferma anche nel 2011 la prevalenza di operazioni di passaggio di controllo (60 operazioni su 100)⁵. Dal 2007 il peso di tali operazioni sul totale degli scambi era progressivamente diminuito, passando dal 59,8% al 52,2% del 2008 al 42,3% del 2009. Dal 2010 ha ripreso a crescere l'incidenza di tale tipologia di operazioni (49,5% del 2010 e 60% nel 2011) secondo un *trend* che trova ulteriore conferma nel I trimestre 2012 (57,2%%).

Nel 2011, aumentano sensibilmente le acquisizioni di maggioranza o controllo sul totale (53%): per contro si riduce la quota di operazioni che si traducono in processi di fusione (9%) e diminuiscono ulteriormente le acquisizioni di asset (9% contro il 14% del 2011). Restano sostanzialmente stabili le operazioni di minoranza (18% contro 19,6%).

Tab. 10. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di operazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipologia di operazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Asset	21	24	15	9	2	
Controllo tramite quota ulteriore	11	8	12	7	1	2
Fusione	19	10	14	9		
Minoranza	43	28	21	18	7	6
Paritaria	7	2	4	4	2	
Maggioranza o controllo totale	87	39	41	53	17	6
Totale	188	111	107	100	29	14

(segue)

⁴ Di seguito una legenda delle sei tipologie di operazioni:

- 1) acquisizione di maggioranza o finalizzata al controllo totale: acquisizione di una quota superiore al 50% del capitale della compagnia acquisita o della totalità delle quote (100%);
- 2) acquisizione della quota di controllo tramite acquisizione di quote ulteriori: assunzione del controllo di una società mediante l'acquisto di ulteriori quote di capitale;
- 3) acquisizione paritaria: acquisizione di una quota pari al 50% del capitale della compagnia acquisita;
- 4) acquisizione di minoranza: acquisizione di una quota inferiore al 50% del capitale della compagnia acquisita;
- 5) fusione: fusione della compagnia acquirente e della compagnia acquisita con successivo *rebranding* oppure fusione per incorporazione della compagnia acquisita nell'acquirente con mantenimento del marchio dell'acquirente;
- 6) acquisizione di asset: acquisizione di asset specifici aziendali (rami d'azienda, divisioni aziendali, filiali estere, piattaforme logistiche, etc), in seguito incorporati nella compagnia acquirente.

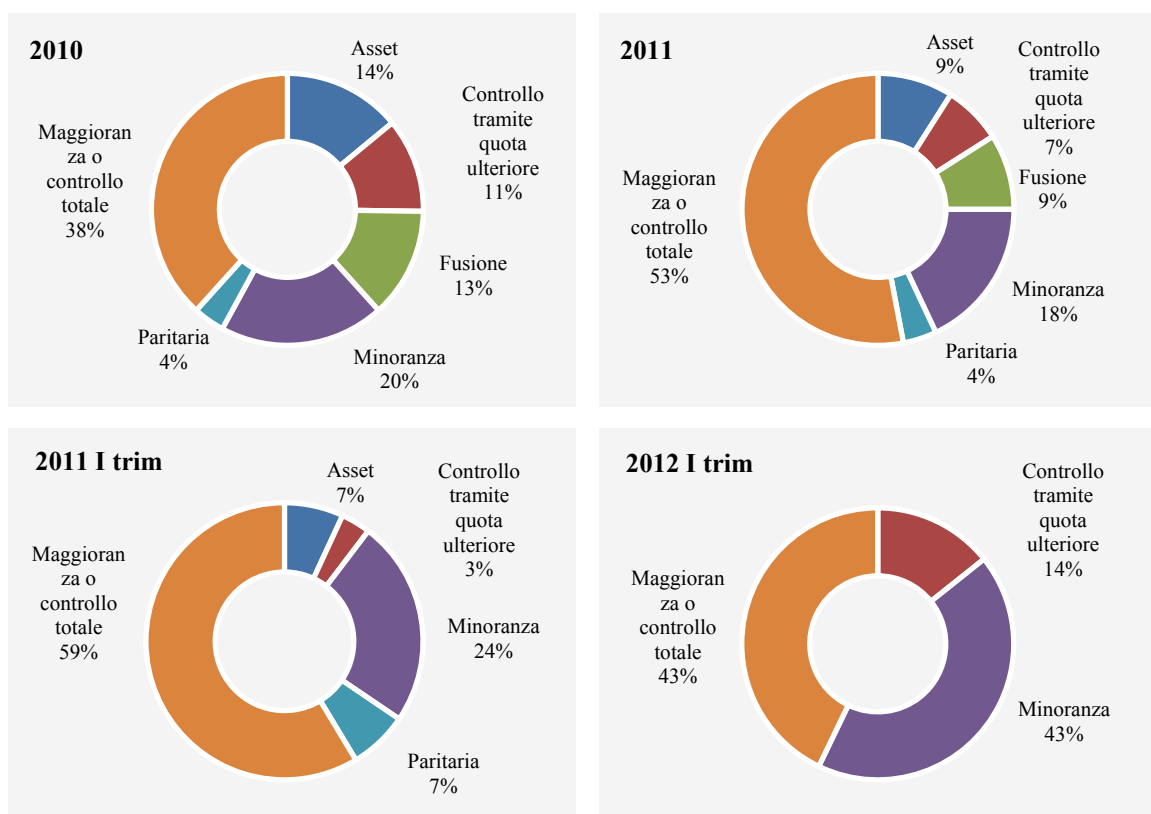
⁵ Somma delle partecipazioni di maggioranza o controllo totale e delle acquisizioni di controllo tramite acquisizione di quota ulteriore.

(continua)

Tipologia di operazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Asset	11,2%	21,6%	14,0%	9,0%	6,9%	0,0%
Controllo tramite quota ulteriore	5,9%	7,2%	11,2%	7,0%	3,4%	14,3%
Fusione	10,1%	9,0%	13,1%	9,0%	0,0%	0,0%
Minoranza	22,9%	25,2%	19,6%	18,0%	24,1%	42,9%
Paritaria	3,7%	1,8%	3,7%	4,0%	6,9%	0,0%
Maggioranza o controllo totale	46,3%	35,1%	38,3%	53,0%	58,6%	42,9%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 4. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di operazione (quote %) - Anno 2010 e 2011 e I trimestre 2011-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.1.5. Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale

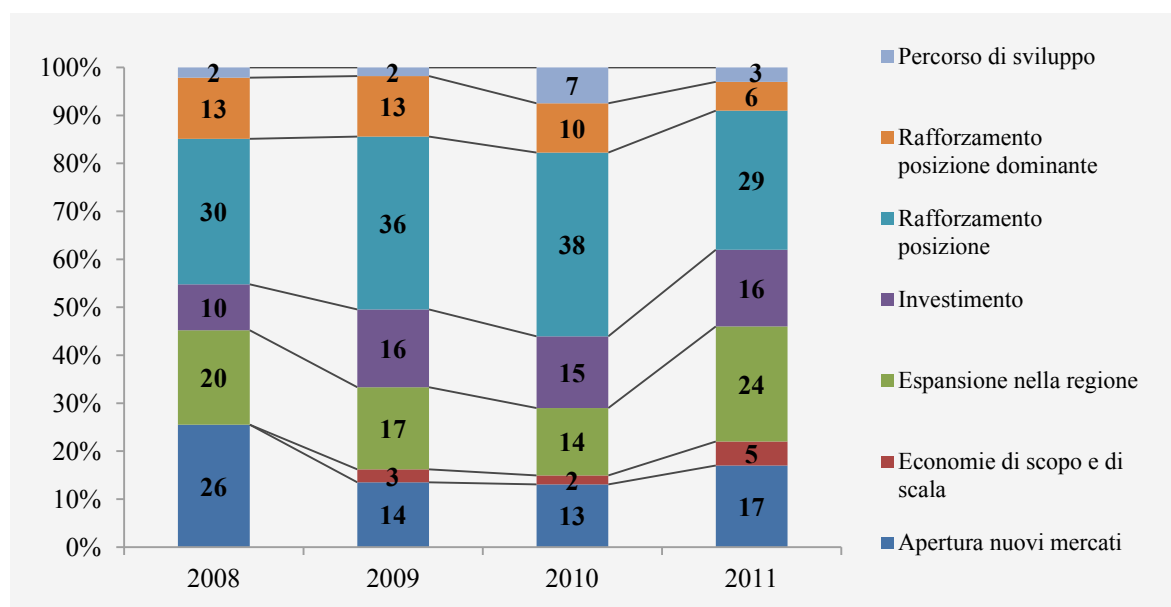
Con riferimento alle *strategie di acquisizione*, i dati 2011 confermano che le operazioni di M&A sono portate a termine soprattutto con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione⁶

⁶ Somma della quota delle operazioni condotte per rafforzare la posizione e di quelle condotte per rafforzare una posizione già dominante del soggetto acquirente.

(35% dei casi). Torna a crescere la propensione ad aggredire *nuovi mercati* (17% delle operazioni) ed aumenta parallelamente il ricorso a *strategie di espansione* (24%), che si traducono in sforzi di consolidamento su mercati in cui la compagnia ha già un presidio in termini di filiali estere o di relazioni con partner locali (fig. 5).

Resta sostanzialmente stabile, a meno di un modesto incremento, la quota di operazioni finalizzate all'investimento (16%), dato correlato al maggiore peso sul mercato delle operazioni condotte da soggetti investitori esterni al settore.

Fig. 5. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

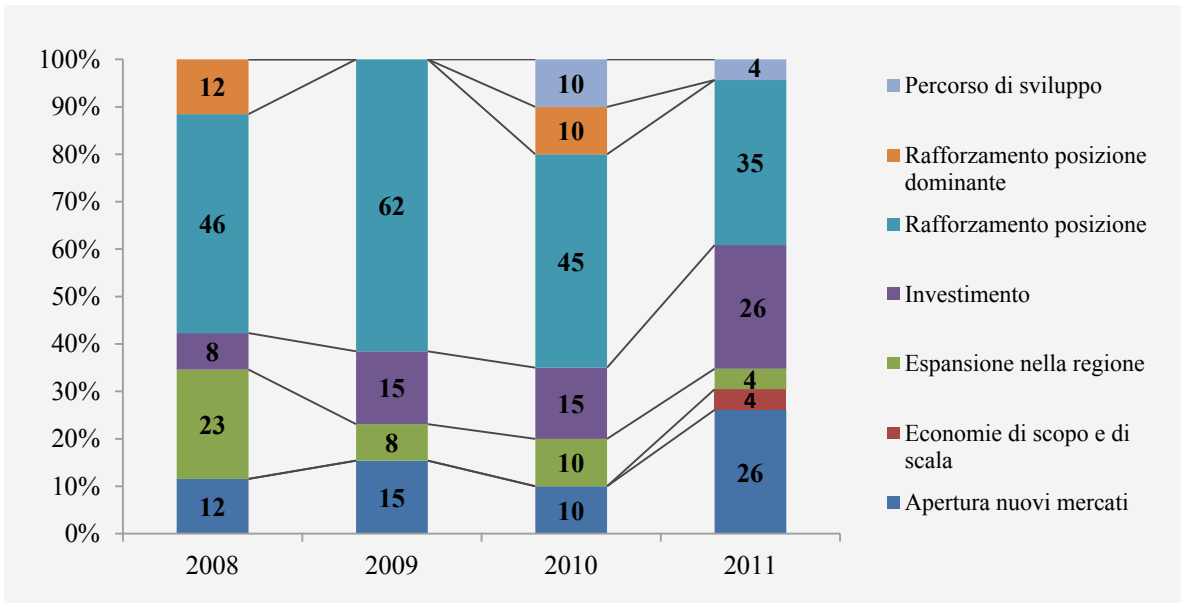
Segue il dettaglio relativo al settore portuale e logistico, comparti all'interno dei quali viene portato a termine un consistente numero di operazioni di M&A e che sono pertanto teatro di diversi tipi di strategie (fig. 6 e 7).

Per il comparto portuale, la lettura dei risultati rivela un settore più dinamico rispetto al 2010, con interesse per l'ingresso in nuovi mercati, strategia sottostante a circa 1 operazione su 4 (26%). Trovano nuovamente fiducia anche gli investimenti dei soggetti finanziari e industriali internazionali, condizione che fa sì che le acquisizioni a scopo di investimento passino dal 15% del 2010 al 26% del 2011.

Nel comparto logistico, la strategia prevalente rimane quella che vede il consolidamento della presenza in regioni su cui la compagnia ha già un presidio, dinamica che nel 2011

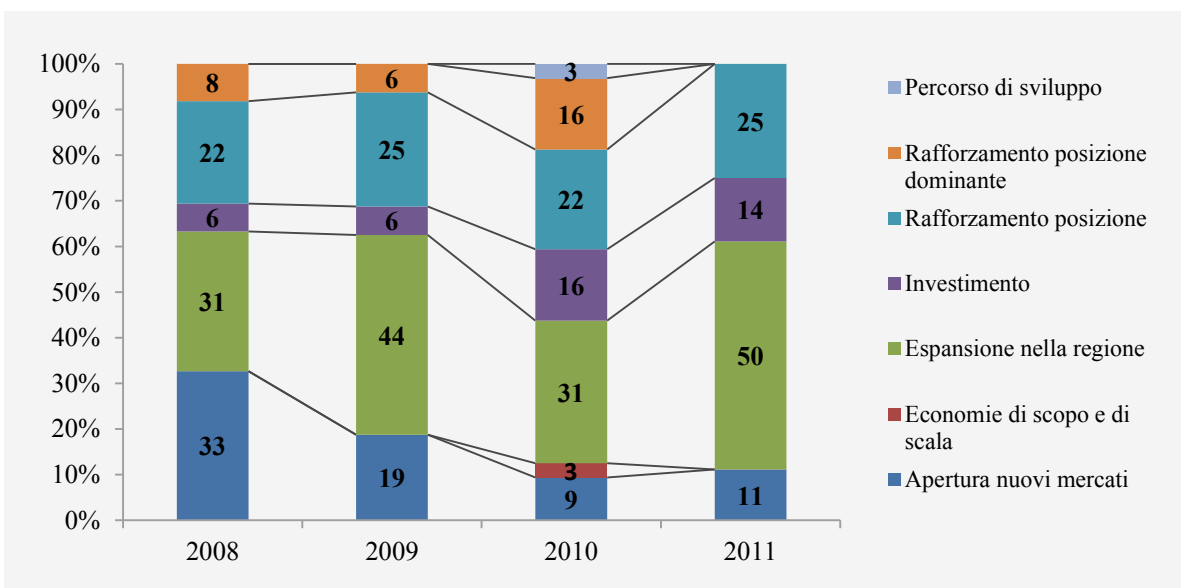
rappresenta addirittura il 50% delle strategie sottostanti al processo di internazionalizzazione. Diminuiscono le operazioni condotte a scopo di investimento (14% contro il 16% del 2010), la cui quota sul totale rimane tuttavia più elevata rispetto al biennio 2008-2009 (6%).

Fig. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per strategia adottata, per il comparto portuale (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 7. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per strategia adottata, per il comparto logistico (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

La strategia perseguita varia nel caso in cui le operazioni vengano effettuate all'interno della stessa area geo-economica oppure tra aree diverse. Il 48,4% delle operazioni che hanno avuto luogo all'interno della *stessa area* (30 operazioni su 62) è stato effettuato con l'obiettivo di rafforzare la posizione sul mercato del soggetto acquirente: di queste, 6 sono state portate a termine allo scopo di rafforzare una posizione già dominante. Il 9,7% degli operatori ha invece acquisito partecipazioni in altre società per fare l'ingresso in nuovi mercati, quota che sale – significativamente - al 28,9% nel caso in cui le operazioni siano state effettuate tra *aree geo-economiche diverse* (tab. 11).

Tab. 11. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per area geo-economica e per strategia adottata (valori assoluti e quota % sul totale) - Anno 2011

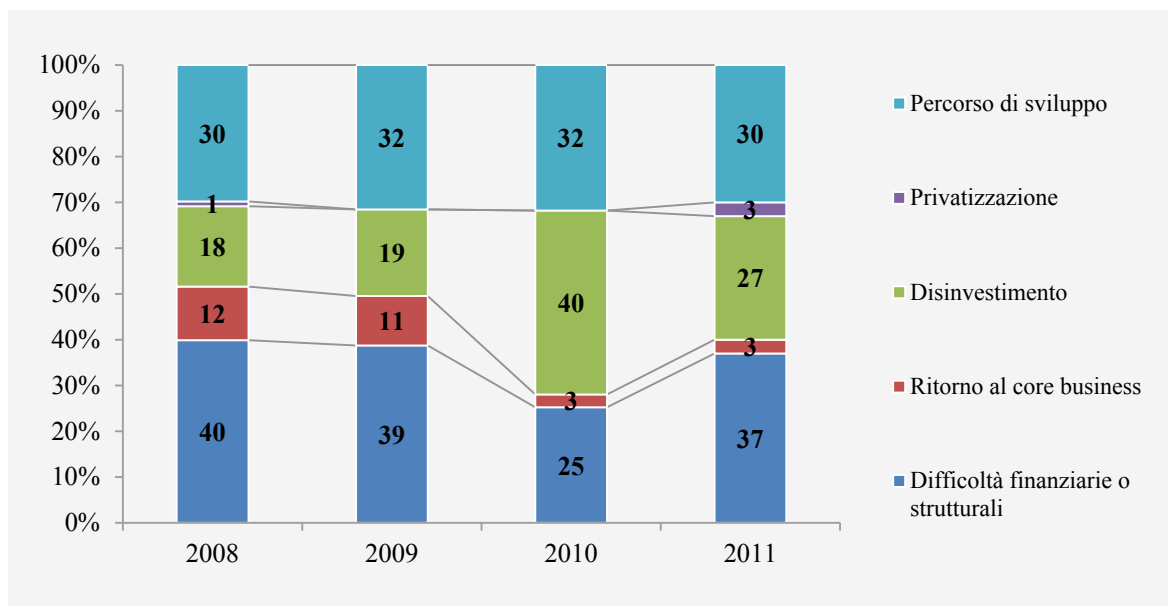
Operazioni concluse da acquirenti	% sul totale operazioni	Strategia	Operazioni	% sul totale area
All'interno della stessa area geo-economica	62,0%	Apertura nuovi mercati	6	9,7%
		Economie di scopo e di scala	5	8,1%
		Espansione nella regione	7	11,3%
		Investimento	11	17,7%
		Rafforzamento posizione	24	38,7%
		Rafforzamento posizione dominante	6	9,7%
		Percorso di sviluppo	3	4,8%
		Totale M&A stessa area	62	100,0%
Tra aree geo-economiche diverse	38,0%	Apertura nuovi mercati	11	28,9%
		Economie di scopo e di scala	0	0,0%
		Espansione nella regione	17	44,7%
		Investimento	5	13,2%
		Rafforzamento posizione	5	13,2%
		Rafforzamento posizione dominante	0	0,0%
		Percorso di sviluppo	0	0,0%
		Totale M&A aree diverse	38	100,0%
Totale	100,0%	Totale M&A	100	

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Per quanto riguarda la *cessione di impresa o di quote di impresa*, nel 2011 il primo obiettivo delle transazioni eseguite era finalizzato alla dismissione di quote o asset a causa di difficoltà finanziarie o strutturali (37% del totale M&A). Poco meno di 1 operatore su 3 (30%) cede le proprie quote per favorire l'ingresso nel proprio capitale di un operatore

leader connazionale o internazionale, in grado di sostenere lo sviluppo o il rilancio della compagnia (fig. 8).

Fig. 8. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per motivo sottostante la cessione (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

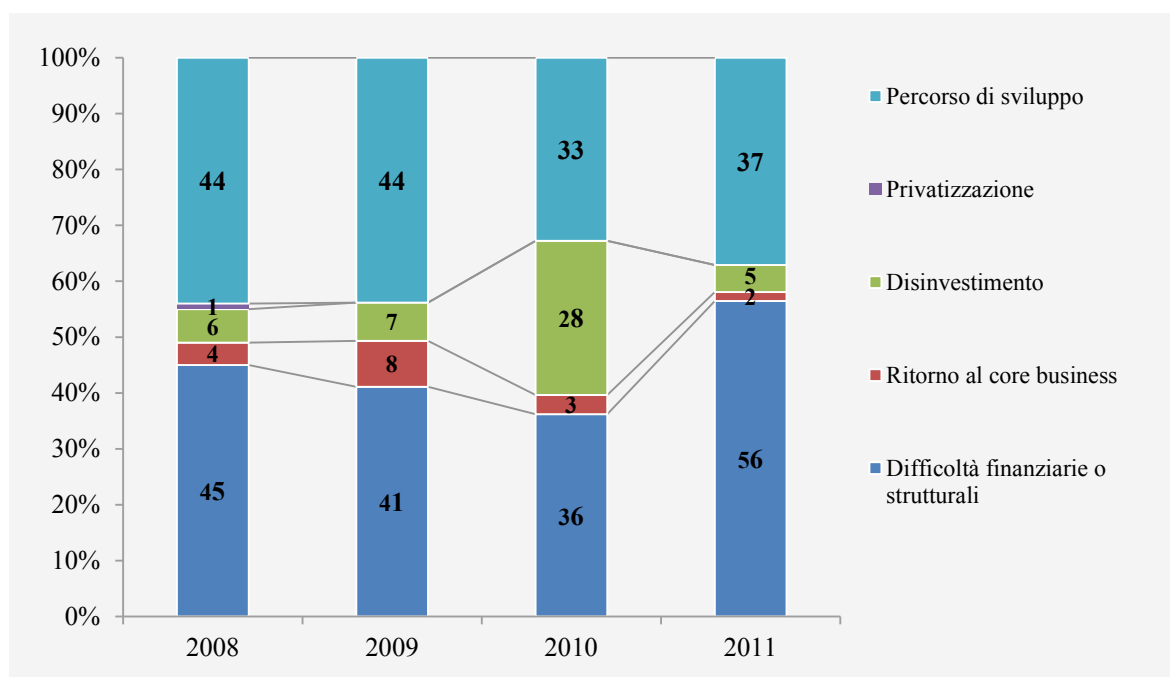
In prevalenza (62% delle operazioni) il soggetto cedente coincide con la compagnia coinvolta nel passaggio di quote (tab.12). La cessione - totale o parziale - delle proprie quote viene effettuata nel 56% dei casi per fare fronte a difficoltà strutturali o finanziarie e, nel 37,1% dei casi, per partecipare ad un percorso di sviluppo attraverso un processo di aggregazione societaria (fig. 9).

Tab.12. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, in cui il soggetto cedente coincide con la compagnia acquisita (valori assoluti e quota % sul totale) – Anno 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Soggetto cedente	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
M&A in cui la compagnia acquisita coincide con il soggetto cedente	100	73	58	62	14	7
Totale M&A	188	111	107	100	29	14
quota % sul totale	53,2%	65,8%	54,2%	62,0%	48,3%	50,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 9. Operazioni di fusione e acquisizione sul mercato globale, in cui il soggetto cedente coincide con la compagnia acquisita, per motivo sottostante la cessione (quota % sul totale) – Anno 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.2. Il mercato delle M&A in Italia

1.2.1. Il mercato italiano per tipologia di operazione e di integrazione

Sul mercato italiano, nel 2011, sono state registrate complessivamente 23 operazioni di M&A con un decremento rispetto all'anno precedente pari al 14,8% (tab. 13). Il mercato ha fatto principalmente ricorso ad acquisizioni di quote di maggioranza o di raggiungimento di controllo totale (39%). Fusioni e acquisizioni di quote di minoranza pesano sul totale rispettivamente il 22% (fig. 10).

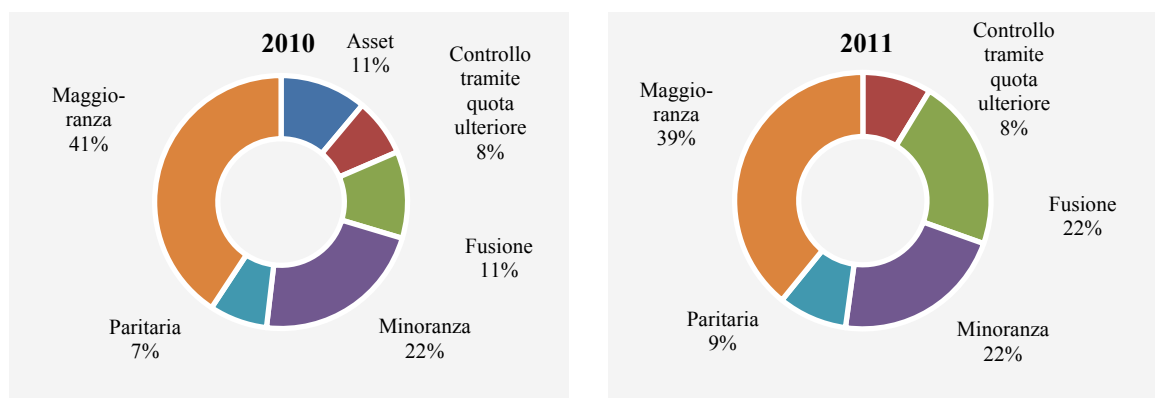
Tab.13. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per tipologia di operazione (valori assoluti) – Anni 2000-2011 e I trimestre 2012

Operazione	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12*	Tot.
Asset	2	1	1	3	1	4	5	3	3	6	3			32
Controllo tramite quota ulteriore	5	2	2	6		5	1	5	1	2	2	2		33
Fusione		1	5	1		3	4	1	2	2	3	5		27
Minoranza	27	11	9	8	2	7	11	11	10	11	6	5	2	120
Paritaria		3	2	2	1		1		1		2	2		14
Maggioranza o controllo totale	23	20	8	13	15	9	13	5	15	4	11	9	2	147
Totale	57	38	27	33	19	28	35	25	32	25	27	23	4	373
var. % su anno prec.	50%	-33%	-29%	22%	-42%	47%	25%	-29%	28%	-22%	8%	-15%	50%	

*Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

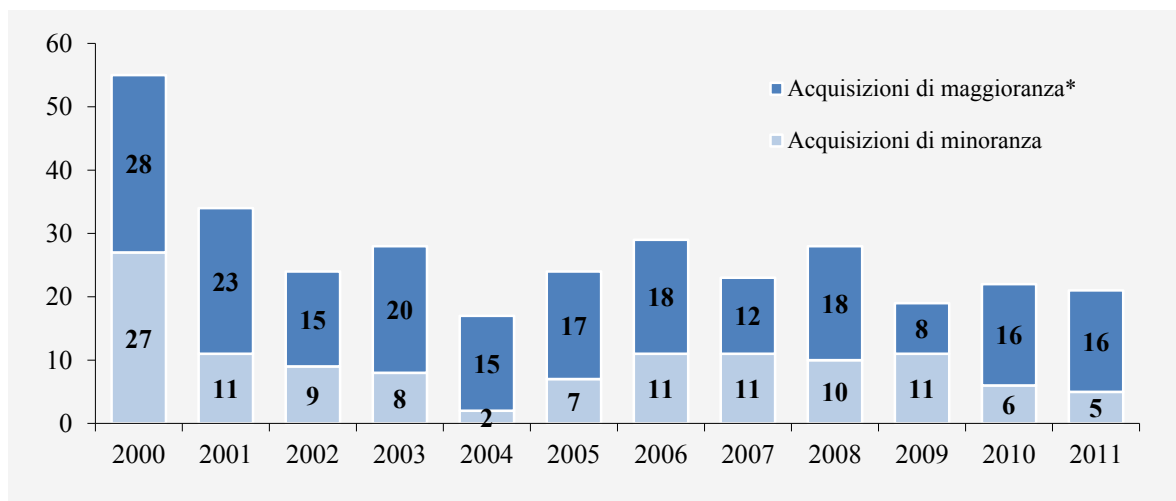
Fig. 10. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per tipologia di operazione (quote %) – Anni 2010 e 2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

La serie storica seguente (fig. 11) evidenzia la sostanziale stabilità delle acquisizioni di maggioranza (16 operazioni) e di minoranza (5 operazioni) nel 2011 rispetto all'anno precedente. Le operazioni di maggioranza pesano sul totale per il 69,5%.

Fig. 11. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia (valori assoluti) – Anni 2000-2011



* Le acquisizioni di maggioranza includono anche le acquisizioni di controllo tramite quota ulteriore e le fusioni. I dati non includono le operazioni di acquisizione di asset e le operazioni paritarie.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Relativamente al processo di integrazione si rileva che nel 2011 si è ridotta ulteriormente la quota di operazioni di integrazione di filiera (4,3% sul totale) a vantaggio delle operazioni di integrazione di settore (65,2%) e di quelle condotte da investitori terzi (30,4%).

Tab.14. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	9	6	3	1	0	1
Integrazione di settore	20	13	16	15	1	3
Altri investitori*	3	6	8	7	3	0
Totale	32	25	27	23	4	4
Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	28,1%	24,0%	11,1%	4,3%	0,0%	25,0%
Integrazione di settore	62,5%	52,0%	59,3%	65,2%	25,0%	75,0%
Altri investitori*	9,4%	24,0%	29,6%	30,4%	75,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Soggetti investitori esterni al comparto del trasporto, rappresentati da banche, fondi di investimento (di private equity o dedicati alle infrastrutture), gruppi industriali e, soprattutto nei paesi emergenti, società interamente o prevalentemente controllate dai governi.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.2.2. Il mercato italiano per settore

Di seguito vengono riportate, per comparto, le operazioni di M&A che hanno coinvolto almeno un'impresa italiana del settore dei trasporti (tabelle 15-17). Sono considerate tutte le tipologie di transazione (Estero/Italia, Italia/Estero e Italia/Italia). Nelle tabelle 15 e 16, sono inoltre indicate le operazioni di M&A che coinvolgono soggetti esterni al settore dei trasporti (investitori, banche, gruppi industriali o enti governativi) che nel 2011 sono pari a 7. Tali operazioni hanno riguardato i comparti logistica, poste, attività portuali, trasporto aereo e marittimo passeggeri (crocieristica e traghetti).

Tab.15. Acquisizioni e fusioni del settore trasporti in Italia, per comparto dell'acquirente e dell'acquisita (valori assoluti) - Anno 2011

Comparto acquirente	Comparto acquisita										Totale
	Logistica	Poste	T. ferrov. merci	T. ferrov. pax	T. aereo	Porti	Traghetti	TPL	Soggetti esterni		
Logistica	5										5
T. ferrov. merci			1								1
T. ferrov. pax				2				1			3
T. aereo					1						1
Traghetti							3				3
Crocieristica									1		1
TPL								3			3
Altri investitori	1	1			2	1	1				6
Totale	6	1	1	2	3	1	4	4	1		23

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab. 16. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per comparto dell'acquirente (valori assoluti) – Anni 2000-2011 e I trimestre 2012

Comparto dell'acquirente	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 I trim	Tot.
Logistica	8	10	3	9	5	7	8	3	7	6	8	5	1	80
T. su gomma	1	5	2	1	1			1						11
Poste	5	2	1			2	1			1				12
T. ferroviario merci*	1		2	6	2	3			2		1	1		18
T. ferroviario passeggeri											1	3		4
Aeroporti		2	1	2		1	4	1	1	1	2			15
Cargo aereo									1	1				2
T. aereo*	4	1	2	3	1	1	5		2	2		1		22
Porti	1	1	2	1	3				2		1			13
T. marittimo merci*	1	1	3	7	3	2	5	7	6	1				36
Traghetti							2		2	2	1	3	1	11
Crocieristica	2	3	1		1		1			1		1		10
TPL	7	8	7	2	2	7	4	2	5	4	4	3		55
Altri investitori**	-	-	-	-	-	5	5	11	4	6	9	6		46
Totale	30	33	24	31	18	28	35	25	32	25	27	23	4	335

* Fino al 2005 le operazioni di M&A del comparto ferroviario merci, marittimo merci e trasporto aereo includono sia le operazioni merci che passeggeri.

** Il dato disaggregato sui soggetti esterni al settore dei trasporti (Altri investitori) non è disponibile per gli anni precedenti al 2005.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab. 17. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per comparto dell'acquisita (valori assoluti) - Anni 2000-2011 e I trimestre 2012

Comparto dell'acquisita	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 I trim	Tot
Logistica	10	7	1	11	5	7	9	5	6	4	11	6		82
T. su gomma	2	6	3	3	1	1	1							17
Poste	6	1	2			1				1		1		12
T. ferroviario merci*	4		1	3	2	3	1	1	2	1	1	1	1	21
T. ferroviario passeggeri									1	1	1	2		5
Aeroporti	5	3	4	2		3	7	8	4	3	4			43
Cargo aereo							1		2	2				5
T. aereo*	4	3	4	7	1	1	3		2	2	1	3		31
Porti		4	4	1	3		1	1	4	3	4	1	2	28
T. marittimo merci*	2	1	1	8	4	2	5	6	3					32
Traghetti							2	1	3	3	1	4	1	15
Crocieristica	3	3	1		1		1			1				10
TPL	12	8	8	2	2	8	4	2	5	4	4	4		63
Soggetti esterni**	-	-	-	-	-	2		1				1		4
Totale	48	36	29	37	19	28	35	25	32	25	27	23	4	368

* Fino al 2005 le operazioni di M&A del comparto ferroviario merci, marittimo merci e trasporto aereo includono sia le operazioni merci che passeggeri.

** Il dato disaggregato sui soggetti esterni al settore dei trasporti (compagnie acquisite da operatori del trasporto) non è disponibile per gli anni precedenti al 2005.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

1.2.3. L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: le M&A

Per quanto riguarda il *grado di internazionalizzazione* delle imprese italiane (tab. 18 e fig. 12), si conferma ulteriormente la tendenza all'aumento dell'incidenza delle operazioni interne al mercato domestico (69,6% contro il 63% del 2010, il 58,3% del 2009 e il 40,6% del 2008).

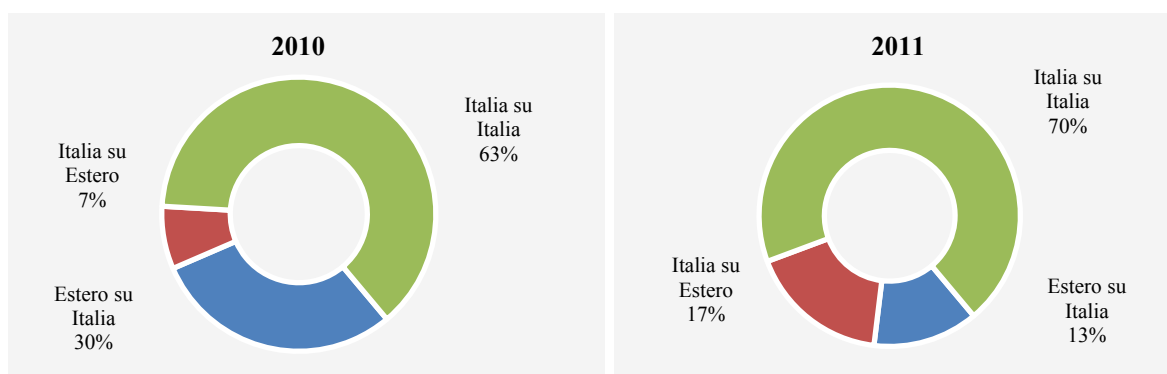
Tab. 18. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, per nazionalità dell'impresa acquirente (valori assoluti e quote %) - Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Esteri su Italia	16	4	8	3	4	1
Italia su Esteri	3	7	2	4		1
Italia su Italia	13	14	17	16	4	2
Totale	32	25	27	23	8	4
	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Esteri su Italia	50,0%	16,0%	29,6%	13,0%	50,0%	25,0%
Italia su Esteri	9,4%	28,0%	7,4%	17,4%	0,0%	25,0%
Italia su Italia	40,6%	56,0%	63,0%	69,6%	50,0%	50,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Si registra, inoltre, un interessante incremento delle operazioni di internazionalizzazione attiva (17,4% contro il 7,4% del 2010), ma diminuiscono per contro le iniziative di internazionalizzazione passiva (Estero su Italia: 13%).

Fig. 12. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti in Italia, per nazionalità dell'impresa acquirente (quote %) - Anno 2010 e 2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Di seguito, si riportano i dati relativi alle acquisizioni estere in Italia (classificate per comparto dell'acquisita ossia dell'impresa italiana) e quelli relativi alle acquisizioni di imprese italiane all'estero (classificate per comparto dell'acquirente). I dati sono aggiornati al 2011, con anticipazioni sul I trimestre 2012.

Tab.19. Acquisizioni e fusioni "Estero su Italia" (valori assoluti) – Anni 2000-2011 e I trimestre 2012

Comparto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 I trim	Tot
Logistica	3	2		2	3	3	5	2	2	2	5	3		32
Trasporto su gomma		1		1	1	1								4
Poste	4													4
T. ferroviario merci*	1				2	1			1		1			6
T. ferroviario passeggeri									1					1
Aeroporti	1	1	1	1			2		1		1			8
Cargo aereo	1	1	1	3										6
T. aereo*									1	1				2
Porti		2	2		3			1	2					10
T. marittimo merci*		1	1		1			3	4				1	11
Traghetti									2					2
Crociéristica	1		1				1							3
TPL		1	3	1		4	1		2	1	1			14
Totale	11	9	9	8	10	9	9	6	16	4	8	3	1	103

* Fino al 2005 le operazioni di M&A del comparto ferroviario merci, marittimo merci e trasporto aereo includono sia le operazioni merci che passeggeri.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab.20. Acquisizioni e fusioni “Italia su Estero” (valori assoluti) – Anni 2000-2011 e I trimestre 2012

Comparto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 I trim	Tot.
Logistica	3	1			1	1		1		3	1	1		12
Trasporto su gomma				1	1									2
Poste														0
T. ferroviario merci*			1	2		1		1				2	1	8
T. ferroviario passeggeri														0
Aeroporti			1	1						1				3
Cargo aereo			1											1
T. aereo*							1							1
Porti												1		1
T. marittimo merci*		1				1	2	3	1	1				9
Traghetti							1	1	2	1				5
Crociéristica	1	1			1					1				4
TPL	2	2									1			5
Totale	6	5	3	4	3	3	4	6	3	7	2	4	1	51

* Fino al 2005 le operazioni di M&A del comparto ferroviario merci, marittimo merci e trasporto aereo includono sia le operazioni merci che passeggeri.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Con riferimento ai processi di *internazionalizzazione passiva*, nel periodo di rilevazione (1 aprile 2011 – 31 marzo 2012), gli investimenti in Italia sono stati effettuati da alcune società europee e dal colosso statunitense UPS nei comparti della logistica e portuale (tab. A.1.1).

Il settore italiano ha registrato in particolare due interessanti operazioni di minoranza *Italia su Estero*, che hanno riguardato il comparto ferroviario in Svizzera (GTS-Crossrail) e il comparto portuale in Turchia (VEI Capital- Global Ports Holding) (tab. A.1.2).

APPENDICE 1 - OPERAZIONI DI INTERNAZIONALIZZAZIONE ATTIVA E PASSIVA RIGUARDANTI OPERATORI ITALIANI

Tab. A.1.1. Acquisizioni e fusioni realizzate da imprese estere in Italia nel settore dei trasporti (periodo di rilevazione: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2012)

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Operazione
2011	Ups (USA), Logistica	Gruppo Pieffe (IT), Logistica	Ups ha acquisito il gruppo italiano Pieffe (Pieffe Depositi e Pieffe Nord) che si occupa di logistica farmaceutica. L'acquisizione supporta la strategia che il <i>courier</i> sta adottando nel settore <i>healthcare</i> a livello globale. L'operazione segue la recente apertura di cinque nuove strutture dedicate, in Nord e Sud America, Europa e Asia.
2011	Gefco (FR), Logistica	Gruppo Mercurio (IT), Logistica	Gefco, società integralmente controllata dal gruppo PSA Peugeot Citroen, ha firmato un accordo con il fondo italiano Venice, controllato da Palladio Finanziaria, e con il fondo RP3 per l'acquisizione della loro partecipazione pari al 70% nel gruppo italiano Mercurio, uno dei maggiori operatori nel settore dei trasporti e della distribuzione veicoli in Italia e all'estero.
2012	Terminal Investment Limited (NL) (Gruppo MSC, Svizzera), Porti	Medcenter Container Terminal (MCT) (IT), Porti	Contship Italia ha ceduto parte della propria partecipazione nella filiale Medcenter Container Terminal (MCT), che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro, all'olandese Terminal Investment Limited (TIL), società terminalista del gruppo armatoriale ginevrino Mediterranean Shipping Company (MSC). A seguito di tale operazione, MCT sarà detenuta pariteticamente con una quota pari ad un terzo dai tre partner.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012 (aggiornata al 31/03/2012)

Tab. A.1.2. Acquisizioni e fusioni realizzate da imprese italiane all'estero nel settore dei trasporti (periodo di rilevazione: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2012)

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Operazione
2011	Pacorini (IT), Logistica	Carapina Armazéns Gerais (Brasile), Logistica	Il gruppo italiano Pacorini ha completato l'acquisizione della brasiliana Carapina Armazéns Gerais, compagnia tra le maggiori del Paese nel settore della logistica del caffè.
2011	Trenord (IT), Trasporto ferroviario passeggeri	Tilo (Svizzera), Trasporto ferroviario passeggeri	Trenitalia ha conferito il pacchetto azionario detenuto in Tilo (50% delle quote) a Trenord, nuova società dedicata al trasporto pubblico locale su ferro in Lombardia frutto della fusione tra Trenitalia Lombardia e LeNord. Tilo è una joint venture franco-svizzera tra Ferrovie dello Stato e la svizzera FFS attiva sul traffico transfrontaliero Ticino-Milano.

2011	VEI Capital (IT), Altri soggetti investitori	Global Ports Holding (Turchia), Porti	VEI Capital, fondo italiano di private equity per il settore delle infrastrutture di Palladio Finanziaria, ha investito 80 milioni di dollari per acquisire il 25% (con opzione di salire al 35% entro tre anni) del capitale della turca Global Ports Holding (GPH). Questa per il fondo è la prima operazione all'estero. L'acquisita è una società portuale integralmente controllata dal gruppo turco Global Investment Holding (GIH) che opera in Turchia il porto commerciale di Akdeniz (Antalya) e quelli turistici di Kusadasi e Bodrum. Vei ha tra i propri investitori anche Generali, Veneto Banca, Intesa Sanpaolo e Banca Popolare di Vicenza.
2012	GTS (IT) Logistica	Crossrail (Svizzera), Trasporto ferroviario merci	La compagnia intermodale italiana General Transport Service (GTS) ha acquisito il 10% della compagnia ferroviaria svizzera Crossrail. L'operazione è contestuale a quella portata a termine dell'austriaca LKW Walter che ha acquisito il 25% di Crossrail. L'azionariato di Crossrail è pertanto così suddiviso: la svizzera Jeune Capital & Partners con il 45% delle azioni, LKW Walter con il 25%, Hupac con il 20% e GTS con il 10%. In Italia, la compagnia ferroviaria opera attraverso la filiale Crossrail Italy, che si affianca alla seconda filiale europea, Crossrail Benelux, con sede nei Paesi Bassi.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012 (aggiornata al 31/03/2012)

2. IL MERCATO DEGLI ACCORDI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

2.1. Il mercato globale degli accordi: le dinamiche del settore⁷

2.1.1. I comparti trainanti e i processi di integrazione a livello globale

La rilevazione degli accordi è stata classificata per comparto, per tipologia⁸ (accordi di *partnership*, concessione di servizi, accordi di *contract logistics*, costruzione e gestione di terminal e costituzione di *joint venture*) e per area *target* di investimento.

Gli accordi siglati a livello globale e censiti dalla Banca dati M&A Trasporti sono pari a 80 nel 2011 e a 14 nel primo trimestre del 2012. Rispetto al 2009 e al 2010 il numero complessivo di accordi ha registrato un'ulteriore flessione (-19,2% e -20,8% rispettivamente), andamento che peggiora nel I trimestre 2012 (-48,1%).

I comparti principalmente coinvolti nel processo globale delle alleanze rimangono quello logistico (che incide sul totale per il 42,5% degli accordi siglati) e quello portuale (26,3%) (tab. 21). Entrambi hanno acquisito maggiore peso rispetto al 2010, a differenza di tutti gli altri comparti che hanno registrato una flessione.

⁷ Nota metodologica - L'analisi quantitativa degli accordi presentata in questo capitolo è pubblicata con cadenza annuale e, per la presente edizione, costituisce un aggiornamento relativo al 2011 e al I trimestre 2012. Il periodo di rilevazione comprende quattro trimestri, così suddivisi: 1 aprile-31 dicembre (II-III-IV trimestre) e 1 gennaio-31 marzo (I trimestre dell'anno successivo).

⁸ Di seguito gli accordi monitorati:

- 1) *accordo di partnership*: accordo di collaborazione tra imprese appartenenti allo stesso comparto o a comparti diversi relativi a servizi congiunti o strategie congiunte;
- 2) *joint venture*: accordo di costituzione di una nuova società, partecipata da due o più compagnie che intendono collaborare nella realizzazione di un determinato progetto per suddividere i rischi e sfruttare le reciproche competenze;
- 3) *costruzione e gestione terminal*: contratto di costruzione e futura gestione di un terminal portuale; l'intesa è siglata tra un'autorità portuale o un ente governativo, da una parte (ente concedente), e una o più compagnie in consorzio tra cui soggetti investitori/finanziatori, operatori portuali o armatori;
- 4) *gestione terminal*: contratto di gestione di un terminal portuale; l'intesa è siglata tra un'autorità portuale o un ente governativo, da una parte (ente concedente), e una o più compagnie in consorzio tra cui soggetti investitori/finanziatori, operatori portuali o armatori;
- 5) *concessione di servizi*: contratto di gestione di servizi pubblici; è tipicamente adottato nel trasporto pubblico locale su gomma, su ferro e marittimo passeggeri;
- 6) *contratti di contract logistics*: contratto di outsourcing logistico stipulato tra un gruppo industriale e un fornitore di servizi logistici.

Tab. 21. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale, per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	3		1			
Cargo aereo	10	4	4	2		1
Crocieristica		4	4	3	2	
Logistica*	55	36	29	34	10	7
Porti	52	17	20	21	6	3
Trasporto aereo	6	4	2			1
Trasporto ferroviario merci	17	11	11	6	3	
Trasporto ferroviario passeggeri	1	7	9	2	1	
Trasporto marittimo merci	30	27	7	5	1	2
TPL	8	14	8	6	3	
Traghetti	3	1	6	1	1	
Totale	185	125	101	80	27	14
<i>var % su anno prec.</i>	<i>+5,7%</i>	<i>-45,4%</i>	<i>-19,2%</i>	<i>-20,8%</i>	<i>-27,0%</i>	<i>-48,1%</i>
Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	1,6%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	5,4%	3,2%	4,0%	2,5%	0,0%	7,1%
Crocieristica	0,0%	3,2%	4,0%	3,8%	7,4%	0,0%
Logistica*	29,7%	28,8%	28,7%	42,5%	37,0%	50,0%
Porti	28,1%	13,6%	19,8%	26,3%	22,2%	21,4%
Trasporto aereo	3,2%	3,2%	2,0%	0,0%	0,0%	7,1%
Trasporto ferroviario merci	9,2%	8,8%	10,9%	7,5%	11,1%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,5%	5,6%	8,9%	2,5%	3,7%	0,0%
Trasporto marittimo merci	16,2%	21,6%	6,9%	6,3%	3,7%	14,3%
TPL	4,3%	11,2%	7,9%	7,5%	11,1%	0,0%
Traghetti	1,6%	0,8%	5,9%	1,3%	3,7%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Torna a crescere dal 2010 in poi, il numero di alleanze basate su una strategia di integrazione di filiera a fronte di una diminuzione di quelle di settore (tab. 22). Gli accordi messi a segno nel 2011 tra soggetti appartenenti a comparti diversi, infatti, rappresentano il 25% del totale (contro il 18,8% del 2010), mentre le intese tra soggetti dello stesso comparto passano dal 50,5% del 2010 al 40% del 2011.

Tab. 22. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	37	21	19	20	8	3
Integrazione di settore	100	63	51	32	8	4
Altri investitori	3	1		1	1	
Altri accordi di cui:						
- <i>Contract logistics</i>	28	23	19	17	6	6
- <i>Accordi enti governativi</i>	17	17	12	10	4	1
Totale	185	125	101	80	27	14
Tipo di integrazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Integrazione di filiera	20,0%	16,8%	18,8%	25,0%	29,6%	21,4%
Integrazione di settore	54,1%	50,4%	50,5%	40,0%	29,6%	28,6%
Altri investitori	1,6%	0,8%	0,0%	1,3%	3,7%	0,0%
Altri accordi di cui:						
- <i>Contract logistics</i>	15,1%	18,4%	18,8%	21,3%	22,2%	42,9%
- <i>Accordi enti governativi</i>	9,2%	13,6%	11,9%	12,5%	14,8%	7,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Gli accordi di contract logistics e quelli stipulati con enti governativi, principalmente a seguito dell'aggiudicazione di una concessione, non possono essere considerati processi di integrazione a tutti gli effetti e sono pertanto segnalati a parte.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

2.1.2. Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale

La classificazione per tipologia di operazione conferma nel 2011 la prevalenza degli accordi di *partnership* con una quota del 26,3% sul totale, seppure in flessione rispetto all'anno precedente (31,7%), in particolare nei settori della logistica e del trasporto ferroviario merci (tab. 23 e tab. 24). Seguono gli accordi di contract logistics (21,3%), in recupero sul 2010 (18,8%), mentre si riduce l'incidenza delle alleanze di joint venture (scese al 20% rispetto al 23,8% dell'anno precedente). Dopo la battuta d'arresto registrata nel 2009, si evidenzia il trend crescente delle quote riconducibili agli accordi di gestione terminal (2010: 7,9%; 2011: 17,5%) e di costruzione e gestione terminal (2010: 7,9%; 2011: 10%), confermando l'interesse degli operatori per gli investimenti portuali già messo in luce dall'analisi delle operazioni di M&A.

Tab. 23 Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per tipologia di accordo (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipologia di operazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Accordo di partnership	69	43	32	21	5	3
Concessione di servizi	8	14	10	4	2	
Contract logistics	28	23	19	17	6	6
Costruzione e gestione terminal	16	6	8	8	3	1
Gestione terminal	15	4	8	14	4	3
Joint venture	49	35	24	16	7	1
Totale	185	125	101	80	27	14
Tipologia di operazione	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Accordo di partnership	37,3%	34,4%	31,7%	26,3%	18,5%	21,4%
Concessione di servizi	4,3%	11,2%	9,9%	5,0%	7,4%	0,0%
Contract logistics	15,1%	18,4%	18,8%	21,3%	22,2%	42,9%
Costruzione e gestione terminal	8,6%	4,8%	7,9%	10,0%	11,1%	7,1%
Gestione terminal	8,1%	3,2%	7,9%	17,5%	14,8%	21,4%
Joint venture	26,5%	28,0%	23,8%	20,0%	25,9%	7,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Tab. 24. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per comparto e tipologia di accordo (valori assoluti) – Anno 2011

Comparto	Tipologia di accordo						Totale
	Accordo di partnership	Concessione di servizi	Contract logistics	Costruzione e gestione terminal	Gestione terminal	Joint venture	
Aeroporti							
Cargo aereo	2						2
Crocieristica	1			1	1		3
Logistica	7		17			10	34
Porti	1			7	12	1	21
Trasporto aereo							
Ferroviario merci	6						6
Ferroviario pax	1					1	2
Marittimo merci	3				1	1	5
TPL		4				2	6
Traghetti						1	1
Totale accordi	21	4	17	8	14	16	80

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

2.1.3. Le strategie delle alleanze sul mercato globale

Le tipologie di accordi portati a termine esprimono le strategie condotte dagli operatori sullo scenario internazionale.

Le informazioni censite nel 2011 evidenziano che le motivazioni connesse alla stipula degli accordi sono da ricondurre principalmente all'apertura di nuovi mercati (46,3%) e al rafforzamento della propria posizione⁹ (22,5%). Questo è vero, in modo particolare, per gli operatori logistici e del settore portuale. Continua ad aumentare su base annua la propensione all'espansione in regioni dove il presidio non è ancora del tutto consolidato (tab. 25 e fig. 13).

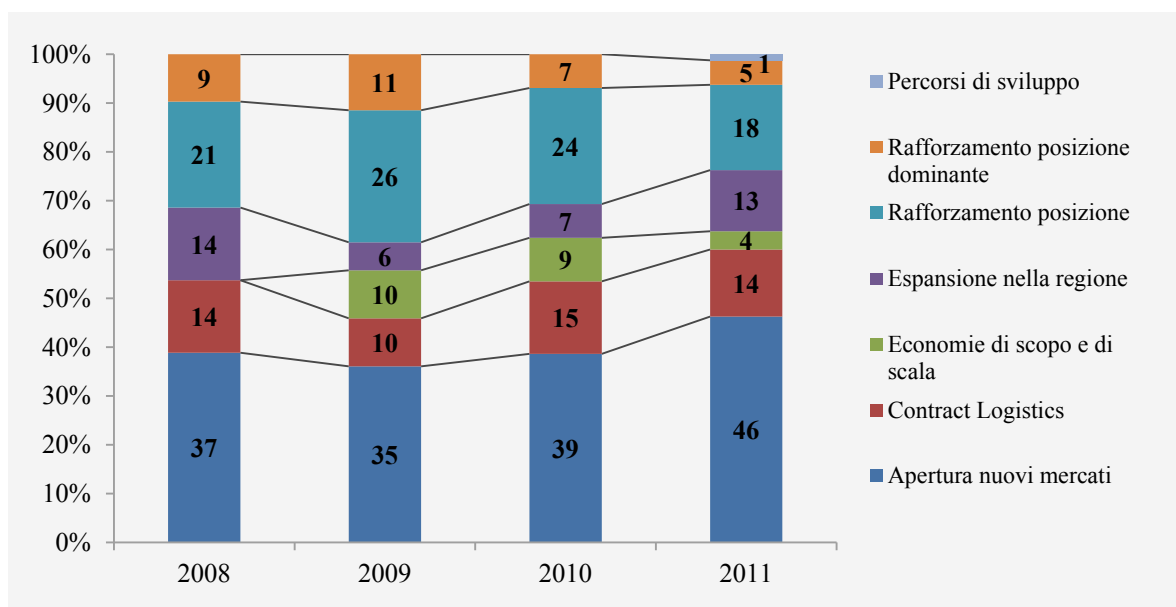
Tab. 25. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per comparto e per strategia (valori assoluti) - Anno 2011

Comparto	Strategia							Totale
	Apertura nuovi mercati	Contract logistics	Economie di scala e di scopo	Espansione nella regione	Rafforzamento posizione	Rafforzamento posizione dominante	Percorsi di sviluppo	
Aeroporti								
Cargo aereo	2							2
Crociéristica	2				1			3
Logistica	12	11	1	3	6		1	34
Porti	12			5	4			21
T. aereo								
T. ferroviario merci	2			2	2			6
T. ferroviario pax	2							2
T. marittimo merci	1		2		1	1		5
TPL	3					3		6
Traghetti	1							1
Totale	37	11	3	10	14	4	1	80

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

⁹ Sono qui considerati sia gli accordi perfezionati per rafforzare la propria posizione su un determinato mercato sia quelli finalizzati a rafforzare la posizione già dominante.

Fig. 13. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per strategia adottata (quota% sul totale) - Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

2.2. Il mercato degli accordi in Italia

2.2.1. Il mercato italiano degli accordi: le strategie di investimento

Dai dati della rilevazione emerge che sul mercato italiano sono stati siglati 30 accordi nel 2011 (tab. 26). La variazione annuale profondamente negativa (-34,8%) era stata anticipata dal risultato del I trimestre 2011, che aveva registrato 10 accordi contro i 25 dell'anno precedente. La tendenza è confermata anche per il I trimestre 2012.

Tab. 26 Accordi stipulati nel settore trasporti che hanno coinvolto almeno un soggetto di nazionalità italiana, per comparto (valori assoluti e quote %) - Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti			1			
Cargo aereo	3	1	2	1		
Crocieristica		2	2	1	1	
Logistica	18	15	14	19	4	5
Porti	3	3	5			
Trasporto aereo	2	2	1			
Trasporto ferroviario merci	5	4	3	1	1	
Trasporto ferroviario pax	1	6	6	2	1	
Trasporto marittimo merci	6	1	3	2	1	
TPL	5	5	5	4	2	
Traghetti	2	1	4			
Totale	45	40	46	30	10	5
<i>var % su anno prec.</i>	<i>+25,0%</i>	<i>-11,1%</i>	<i>15,0%</i>	<i>-34,8%</i>	<i>-60,0%</i>	<i>-50,0%</i>
Comparto	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Aeroporti	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	6,7%	2,5%	4,3%	3,3%	0,0%	0,0%
Crocieristica	0,0%	5,0%	4,3%	3,3%	10,0%	0,0%
Logistica	40,0%	37,5%	30,4%	63,3%	40,0%	100,0%
Porti	6,7%	7,5%	10,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto aereo	4,4%	5,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	11,1%	10,0%	6,5%	3,3%	10,0%	0,0%
Trasporto ferroviario pax	2,2%	15,0%	13,0%	6,7%	10,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	13,3%	2,5%	6,5%	6,7%	10,0%	0,0%
TPL	11,1%	12,5%	10,9%	13,3%	20,0%	0,0%
Traghetti	4,4%	2,5%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Nel 2011, conoscono una significativa crescita gli accordi nel comparto della logistica (2010: 30,4%; 63,3%), mentre subiscono una flessione quelli riguardanti i porti, il trasporto ferroviario merci e il trasporto marittimo di passeggeri. In crescita, tra il 2010 e il 2011, gli accordi nel settore del TPL con una quota che passa dal 10,9% al 13,3%.

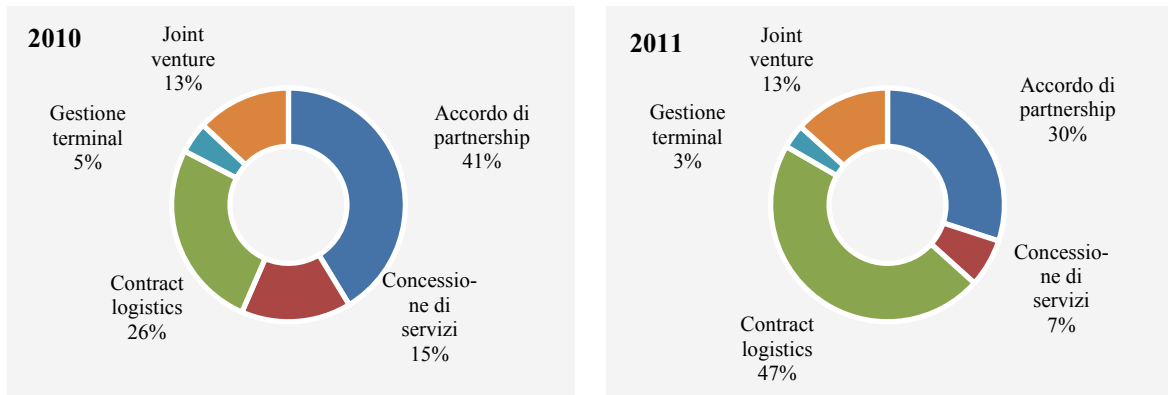
Nel 2011, gli operatori italiani hanno fatto ricorso soprattutto a intese di contract logistic (46,7%), in forte crescita rispetto al precedente anno (26,1%), che hanno eroso la prevalenza degli accordi di partnership (30%) consolidatasi ormai dal 2008. Rimane stabile nel biennio il ricorso alla costituzione di *joint venture* (13%) (fig. 14).

Tab. 27. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia, per tipologia di accordo (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

Tipologia di accordo	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Accordo di partnership	20	15	19	9	3	
Concessione di servizi	6	6	7	2	1	
Contract logistics	11	12	12	14	4	5
Costruzione e gestione terminal		1				
Gestione terminal	1		2	1		
Joint venture	7	6	6	4	2	
Totale	45	40	46	30	10	5
Tipologia di accordo	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Accordo di partnership	44,4%	37,5%	41,3%	30,0%	30,0%	0,0%
Concessione di servizi	13,3%	15,0%	15,2%	6,7%	10,0%	0,0%
Contract logistics	24,4%	30,0%	26,1%	46,7%	40,0%	100,0%
Costruzione e gestione terminal	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Gestione terminal	2,2%	0,0%	4,3%	3,3%	0,0%	0,0%
Joint venture	15,6%	15,0%	13,0%	13,3%	20,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

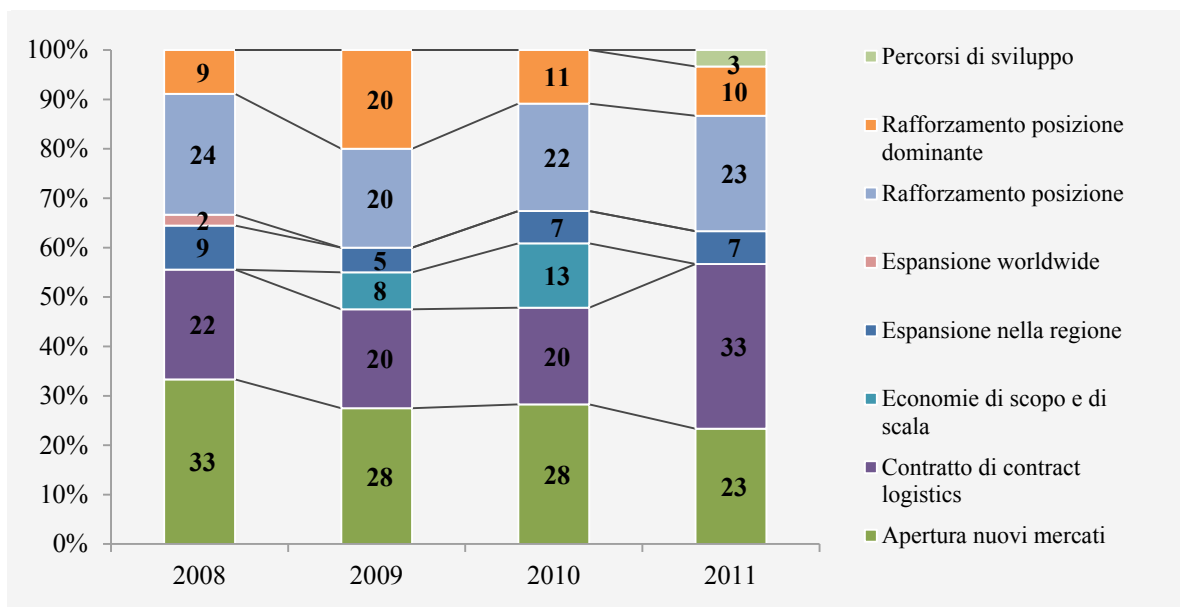
Fig. 14. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia, per tipologia di accordo (quote %) – Anno 2010 e 2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Nel 2011, sono diminuiti gli accordi portati a termine allo scopo di entrare in nuovi mercati (23%), dato che conferma la tendenza in atto dal 2008 in poi, con l'eccezione del 2010. La scarsa attitudine degli operatori per tale tipologia di intesa è probabilmente da imputare alla fase recessiva, che induce gli operatori a preferire accordi mirati al rafforzamento della propria posizione che nel complesso raggiungono una quota pari al 33,3%¹⁰(fig. 15).

Fig. 15. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia, per strategia adottata (quota % sul totale) – Anni 2008-2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

¹⁰ Sono qui considerati sia gli accordi perfezionati per rafforzare la propria posizione su un determinato mercato sia quelli finalizzati a rafforzare la posizione già dominante.

2.2.2. L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: gli accordi

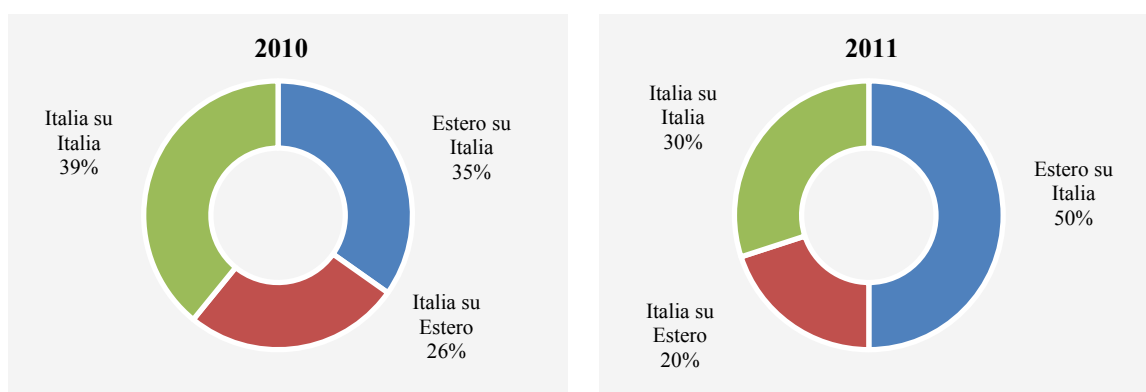
Nel 2011, si è attenuata la propensione all'internazionalizzazione attiva sul mercato italiano. Le intese Italia su Estero, infatti, pesano il 20% del totale contro il 26% del 2010. Non è diminuito invece l'interesse degli operatori stranieri a cercare alleanze sul mercato italiano: gli accordi Estero su Italia rappresentano nel 2011 il 50% del totale accordi, contro il 35% del 2010 (tab. 28 e fig. 16).

Tab. 28. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (valori assoluti e quote %) – Anni 2008-2011 e I trimestre 2011-2012

	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Estero su Italia	21	14	16	15	4	4
Italia su Estero	9	10	12	6	3	0
Italia su Italia	15	16	18	9	3	1
Totale	45	40	46	30	10	5
	2008	2009	2010	2011	2011 I trim	2012 I trim
Estero su Italia	46,7%	35,0%	34,8%	50,0%	40,0%	80,0%
Italia su Estero	20,0%	25,0%	26,1%	20,0%	30,0%	0,0%
Italia su Italia	33,3%	40,0%	39,1%	30,0%	30,0%	20,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Fig. 16. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (quote %) – Anno 2010 e 2011



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012

Si riportano in Appendice 2, gli accordi commerciali e di partnership realizzati da imprese estere e italiane nell'ultimo periodo di rilevazione (1 aprile 2011 – 31 marzo 2012).

APPENDICE 2 – ACCORDI DI INTERNAZIONALIZZAZIONE ATTIVA E PASSIVA RIGUARDANTI OPERATORI ITALIANI

Tab. A.2.1. Accordi siglati tra operatori italiani ed esteri (periodo di rilevazione: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2012)

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Renfe (ES); Arenaways (IT)	La compagnia ferroviaria Arenaways ha siglato un accordo con Renfe, operatore pubblico nel trasporto passeggeri in Spagna, finalizzato ad estendere il servizio ai treni notte che collegano il Nord e il Sud Italia, in particolare con Puglia e Sicilia.
2011	Netinera (Gruppo Ferrovie dello Stato) (DE); Governo Bassa Sassonia (DE)	Netinera si è aggiudicata una gara da 240 milioni di euro per la gestione del trasporto passeggeri nella regione della Bassa Sassonia, in Germania, per un periodo di 8 anni. Si tratta del primo incarico in Germania per la compagnia, l'ex Arriva Deutschland acquisita da FS e Cube Infrastructure.
2011	Multi Marine Services (IT); Rushabh (India)	L'agenzia marittima e logistica genovese Multi Marine Services (MMS) e la casa di spedizioni indiana Rushabh hanno costituito la società I-2-I Logistics (acronimo di Italy to India e India to Italy) con uffici a Genova e a Mumbai.
2011	CEVA Logistics (NL); Coswell (IT)	La compagnia logistica CEVA Logistics cresce nel settore dell'Health & Beauty Care in Italia grazie ad un contratto di 4 anni con Coswell. CEVA effettuerà lo stoccaggio dei prodotti Coswell nella sua piattaforma di Castel San Pietro e li distribuirà nell'intera Penisola.
2011	CEVA Logistics (NL); Fiat (IT)	CEVA Logistics ha esteso l'accordo di fornitura logistica con il Gruppo Fiat in Europa, integrando la supply chain di tutti i marchi americani Chrysler, Jeep e Dodge. L'accordo prevede la gestione delle attività di stoccaggio e distribuzione dei ricambi per i rivenditori di Spagna e Portogallo. CEVA baserà l'attività nella piattaforma di Alcalá de Henares, vicino Madrid, già utilizza per Fiat.
2011	CEVA Logistics (NL); Lavazza (IT)	CEVA Logistics ha firmato un contratto con Lavazza per la gestione della distribuzione dei prodotti in Spagna e Portogallo. CEVA gestisce la logistica di Lavazza anche in Italia
2011	Geodis (gruppo SNCF) (FR); Rifle (IT)	Geodis Logistics ha siglato un accordo della durata di 5 anni per la fornitura di servizi di logistica integrata con Rifle, marchio simbolo dei jeans made in Italy.
2011	Kuehne + Nagel (Svizzera); Agorà Network (IT)	La compagnia elvetica Kuehne+Nagel ha siglato con Agorà Network un contratto di 6 anni per la gestione delle operazioni di magazzinaggio e distribuzione dei prodotti surgelati nel Nord Italia. La società con sede a Milano è detentrica dei marchi Iperal, Tigros and Poli.
2011	Geodis Zust Ambrosetti (Gruppo SNCF Geodis) (FR); Frescobaldi (IT)	Geodis Zust Ambrosetti, compagnia del gruppo francese SNCF Geodis, ha siglato un contratto di contract logistics con il produttore toscano di vini toscano Frescobaldi. La compagnia logistica seguirà tutte le attività dalla piattaforma di Firenze.
2011	Cargoitalia (IT); Africa West Cargo (Togo)	Cargoitalia ha avviato una collaborazione con la compagnia africana Africa West Cargo, per fornire nuovi collegamenti tra Europa e

		Africa. Africa West Cargo ha hub in Belgio, Emirati Arabi e Togo ed è specializzata nei servizi cargo aereo nella parte occidentale del continente africano.
2011	Grimaldi (IT); Porto di Barcellona (ES)	Il Gruppo Grimaldi ha ottenuto dall'Autorità Portuale di Barcellona la concessione pluriennale del nuovo terminal traghetti del porto di Barcellona "Muelle Costa", dedicato al trasporto di merci e passeggeri, che esiste su un'area di 60.000 mq. La concessione ha durata di 15 anni ed è rinnovabile per altri 7,5 anni. L'investimento previsto è di circa 20 milioni di euro.
2011	Arcese (IT); Panalpina (Svizzera)	La società logistica Arcese e la filiale tedesca della casa di spedizioni svizzera Panalpina, attiva per i trasporti di groupage e carichi parziali hanno siglato un'intesa per integrare i propri network, composti dalle 19 filiali italiane di Arcese e dai 13 presidi di Road Freight Deutschland in Germania. I servizi interessati riguardano il general cargo e il groupage terrestri. L'obiettivo è raggiungere entro la fine del 2012 le 100mila spedizioni nei collegamenti giornalieri diretti da e per Torino, Milano, Verona, Campogalliano, Prato e Treviso.
2011	GEFCO (FR); Epipoli (IT)	Epipoli, azienda leader in Italia e tra le maggiori in Europa nel mercato delle gift card, ha assegnato la gestione delle proprie attività logistiche al gruppo francese GEFCO, con un servizio che includerà le attività inbound, la gestione degli stock, l'evasione degli ordini e la distribuzione su tutto il territorio nazionale.
2011	SDA Express Courier (IT); Eurodis (DE)	La divisione Express Courier di SDA, corriere italiano appartenente al Gruppo Poste Italiane, ha firmato un accordo di collaborazione con Eurodis, network specializzato nel trasporto veloce internazionale di pacchi e pallet. SDA entra così in una rete internazionale che comprende Austrian Post e le sue società controllate nell'Europa sud-orientale, la società spagnola Redur, la tedesca Trans-o-flex, la francese Sernam e la britannica UK Mail. Complessivamente, il network Eurodis opera in 34 Paesi europei.
2012	CEVA Logistics (NL); Bormioli Rocco (IT)	La compagnia olandese CEVA Logistics sigla un contratto biennale con Bormioli Rocco produttore di beni in vetro e plastica. Le attività prevedono la raccolta, lo stoccaggio e la distribuzione di 7000 pallet l'anno.
2012	Geodis Wilson Italia (FR); Motori Minarelli (IT)	Il provider logistico Geodis Wilson Italia ha siglato un contratto di contract logistics da Motori Minarelli che gli ha affidato la gestione dei trasporti in Giappone, Thailandia, Vietnam e Singapore.
2012	Geodis (gruppo SNCF) (FR); Dmedia Commerce (IT)	La multinazionale francese Geodis ha siglato un contratto triennale in Italia con Dmedia Commerce, società specializzata nelle vendite dirette e multicanale per la casa e l'ufficio. La divisione logistica di Geodis offrirà un servizio integrato nella sua piattaforma toscana di Barberino del Mugello.
2012	CEVA Logistics (NL); Hankook Tyre (Italia) (IT)	L'operatore logistico olandese CEVA Logistics ha firmato un contratto triennale con la filiale italiana del produttore di pneumatici Hankook Tyre per attività di stoccaggio, distribuzione e gestione dei resi, che avverranno nella piattaforma CEVA di Somaglia.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2012 (aggiornata al 31/03/2012)

ALLEGATO PARTE III – I PRINCIPALI CAMPI DI ANALISI

Comparti analizzati

Comparto merci

Tipo di mercato coinvolto: M&A e Accordi

- Logistica (trasporto su gomma, integratori logistici, poste)
- Trasporto marittimo merci
- Porti
- Trasporto ferroviario merci
- Cargo aereo

Comparto passeggeri

- Trasporto pubblico locale su gomma e su ferro
- Trasporto ferroviario a media-lunga percorrenza
- Trasporto aereo
- Aeroporti
- Trasporto marittimo passeggeri (traghetti e crocieristica)

Tipologie di integrazione

Integrazione di settore (orizzontale)

Tipo di mercato coinvolto: M&A

Operazioni di M&A in cui il soggetto acquirente rileva quote di una compagnia appartenente allo stesso comparto.

Integrazione di filiera (verticale)

Operazioni di M&A in cui il soggetto acquirente rileva quote di una compagnia di un altro comparto dei trasporti, a monte o a valle della propria filiera.

Altri investitori

Operazioni di M&A che coinvolgono, in qualità di soggetto acquirente, investitori esterni al settore dei trasporti (fondi di private equity, gruppi bancari, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale, gruppi industriali).

Strategie sottostanti le operazioni

Apertura di nuovi mercati

Tipo di mercato coinvolto: M&A

Operazione portata a termine per entrare in un mercato o in un paese-mercato non presidiato dalla compagnia acquirente.

Espansione in una determinata regione

Operazione portata a termine per consolidare il business in un paese-mercato diverso da quello di appartenenza.

Investimento

Operazione portata a termine a scopo investimento; fa riferimento principalmente ai soggetti acquirenti esterni al settore dei trasporti (fondi di private equity, gruppi bancari, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale, gruppi industriali).

Rafforzamento di posizione

Operazione portata a termine per rafforzare la propria posizione nel proprio mercato o per raggiungere una quota più rilevante nel controllo della compagnia acquisita.

Rafforzamento di posizione dominante

Operazione portata a termine per rafforzare la posizione già dominante in un determinato mercato o per raggiungere il controllo totale della compagnia acquisita.

Economie di scopo e di scala

Operazione portata a termine per sfruttare economie di scopo o di scala dei rispettivi asset.

Percorso di sviluppo

Operazione portata a termine per supportare il rilancio della compagnia o per intraprendere percorsi di sviluppo congiunto con la compagnia acquisita.

Strategie sottostanti le cessioni

Tipo di mercato coinvolto: M&A

Difficoltà finanziarie o strutturali

Cessione di quote o dismissione di asset effettuata allo scopo di percepire proventi straordinari necessari a fare fronte a difficoltà finanziarie o strutturali della compagnia.

Ritorno al *core business*

Cessione di quote o dismissione di asset effettuata allo scopo di focalizzare le risorse sulle attività prevalenti della compagnia.

Disinvestimento

Cessione effettuata a scopo disinvestimento; fa riferimento principalmente ai soggetti acquirenti esterni al settore dei trasporti (fondi di private equity, gruppi bancari, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale, gruppi industriali).

Privatizzazione

Cessione di quote effettuata da un soggetto pubblico allo scopo di fare entrare un socio privato (industriale o finanziatore) nella compagine societaria ovvero di privatizzare totalmente la compagnia.

Percorso di sviluppo

Cessione di quote di controllo o di minoranza effettuata per fare entrare nella compagine societaria un partner in grado di rilanciare la compagnia o innescare un percorso di sviluppo.

Tipologie di integrazione

Tipo di mercato coinvolto: Accordi

Integrazione di settore (orizzontale)

Accordi in cui i partner coinvolti appartengono allo stesso comparto.

Integrazione di filiera (verticale)

Accordi in cui i partner coinvolti appartengono a comparti diversi, a monte o a valle di una filiera.

Altri investitori

Accordi in cui uno o più partner sono soggetti esterni al settore dei trasporti (fondi di *private equity*, gruppi bancari, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale, gruppi industriali).

Strategie sottostanti gli accordi

Tipo di mercato coinvolto: Accordi

Apertura di nuovi mercati

Accordo portato a termine per entrare in un mercato o in un paese-mercato non presidiato dalla compagnia.

Espansione in una determinata regione

Accordo siglato per consolidare il business in un paese-mercato diverso da quella di appartenenza.

Espansione worldwide

Accordo siglato per consolidare il business all'interno di un network su scala globale.

Rafforzamento posizione

Accordo siglato per rafforzare la propria posizione nel proprio mercato o per raggiungere una quota più rilevante nel controllo della compagnia acquisita.

Rafforzamento posizione dominante

Accordo siglato per rafforzare la posizione già dominante in un determinato mercato o per raggiungere il controllo totale della compagnia acquisita.

Economie di scopo e di scala

Accordo siglato per sfruttare economie di scopo o di scala dei rispettivi asset.

Percorso di sviluppo

Accordo portato a termine per supportare il rilancio della compagnia o per intraprendere percorsi di sviluppo congiunto con la compagnia partner.

Contratti di contract logistics

Contratto di outsourcing logistico stipulato tra un gruppo industriale e un fornitore di servizi logistici.

