Nomisma

FEDERTRASPORTO

Scenari dei trasporti

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

Numero 15
Luglio 2013

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

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO: LA POSIZIONE DELL'IMPRESA ITALIANA

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 13

2.1. L'interscambio con l'estero e le quote servite dai vettori nazionali **13**

2.2. La partecipazione italiana alle dinamiche di internazionalizzazione 18

PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO PAG. 23

1. Il trasporto internazionale di merci e passeggeri: flussi, modalità e nazionalità delle imprese 25

1.1. Le merci 25

1.1.1. I flussi quantitativi e monetari 25

1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto 35

1.1.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto 40

1.2. I passeggeri 42

1.2.1. I flussi quantitativi 42

1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto 42

1.2.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto 44

2. La bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto 46

2.1. Le singole modalità 52

2.1.1. I trasporti marittimi 52

2.1.2. I trasporti aerei 53

2.1.3. I trasporti stradali 55

2.1.4. I trasporti ferroviari 57

Appendice statistica 59

PARTE III - L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE **PAG. 61**

1. Il mercato delle M&A: i processi di fusione e acquisizione nel settore dei trasporti **63**

1.1. Il mercato globale delle M&A: le dinamiche del settore 63

1.1.1. I comparti trainanti a livello globale 63

1.1.2. I processi di integrazione a livello globale 64

1.1.3. Il livello di internazionalizzazione tra aree geo-economiche 68

1.1.4. Il mercato globale per tipologia di operazione 71

1.1.5. Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale 73

1.2. Il mercato delle M&A in Italia 77

1.2.1. Il mercato italiano per tipologia di operazione e di integrazione 77

1.2.2. Il mercato italiano per settore 79

1.2.3. L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: le M&A 81

Appendice 1 – Operazioni di internazionalizzazione attiva e passiva riguardanti operatori italiani 84

2. Il mercato degli accordi nel settore dei trasporti **87**

2.1. Il mercato globale degli accordi: le dinamiche del settore 87

2.1.1. I comparti trainanti e i processi di integrazione a livello globale 87

2.1.2. Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale 89

2.1.3. Le strategie delle alleanze sul mercato globale 90

2.2. Il mercato degli accordi in Italia 92

2.2.1. Il mercato italiano degli accordi: le strategie di investimento 92

2.2.2. L'internazionalizzazione dell'impresa italiana: gli accordi 94

Appendice 2 – Accordi di internazionalizzazione attiva e passiva riguardanti operatori italiani 96

3. Il trasporto merci e la logistica **98**

3.1. Il settore della logistica 98

FOCUS 1 - Lo spostamento a Est delle catene distributive europee al 2020: Polonia e Turchia come hub emergenti 112

3.2. Il settore marittimo 122

3.3. Il settore portuale 133

3.4. Il settore ferroviario merci 159

3.5. Il settore cargo aereo 167

4. Il trasporto passeggeri **174**

4.1. Il settore terrestre 174

4.2. Il settore aereo 185

4.2.1 Il trasporto aereo 185

FOCUS 2 - Le performance dell'industria aerea al 2013 e le previsioni al 2016 189

4.2.2 L'attività aeroportuale 192

4.3. Il settore marittimo passeggeri 200

4.3.1. La crocieristica 200

4.3.2. Il cabotaggio marittimo 206

Allegato Parte III I principali campi di analisi 211

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. 15".*

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 2006, 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 nella persona di Chiara Pelizzoni (responsabile di progetto), con la revisione del testo ad opera di Margherita Palladino di Federtrasporto. Chiusa in redazione il 30 luglio 2013.

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 analizza il mercato globale delle M&A e degli Accordi nel periodo compreso tra il 1° aprile 2011 ed il 31 marzo 2013, evidenziando le dinamiche di integrazione e internazionalizzazione messe in atto dagli operatori di trasporto e logistica in una geografia economica che si va ridefinendo a seguito dello tsunami della crisi.

La precedente edizione biennale dava conto di una brusca frenata del commercio mondiale nel 2009 (-12,8%), compensata da un poderoso recupero nel 2010 (+15,4%) che era sembrato accreditare l'avvio dell'uscita dalla crisi iniziata nel 2007-2008. A dispetto di quel recupero, il successivo biennio ha vissuto un marcato rallentamento (+5,9% nel 2011; +1,9% nel 2012) collegato al deterioramento del clima di fiducia di imprese e consumatori, come conseguenza della crisi del debito sovrano nell'Area dell'euro, così come ad una domanda debole delle economie avanzate solo parzialmente compensata dalla dinamica migliore, e poi anch'essa in frenata, delle economie in crescita.

Visto attraverso la lente delle M&A e delle alleanze, in quest'ultimo biennio il comportamento degli attori del trasporto attesta un contesto in trasformazione profonda e non lineare, soggetto a faglie che muovono a diverse velocità. L'incertezza resta un tratto persistente del quadro internazionale, incluse le tensioni regionali in Medio Oriente e i corsi petroliferi, e non è di poco conto la fioritura di misure nazionali protezionistiche e di sussidio all'export rilevate dall'inizio della crisi, ad opera tanto dei Paesi ad economia avanzata quanto dei Paesi emergenti.

Come tratto generale, è evidente l'ampliamento dello scacchiere geografico su cui gli operatori si muovono. Quest'ultimo ingloba ormai i cinque continenti, e catalizza particolare attenzione sulle aree che, per tasso di crescita del mercato di consumo di massa, qualità dei piani di upgrade infrastrutturale di terra e di snodo, collocazione favorevole sulle direttrici di traffico più promettenti, si candidano ad essere culla di hub di nuova generazione. Tra queste, nel nostro orizzonte più prossimo, i territori dell'Est Europa, dalla Polonia per la direttrice euro-asiatica, fino alla Turchia, di bacino anche più vasto.

Nel periodo di osservazione, quindi, più che una discontinuità tra fasi successive della crisi si legge una divaricazione tra mercati e tra regioni in funzione della maggiore o minore strumentalità rispetto ai nuovi scenari di globalizzazione più estesa. Rinviando alla lettura dei testi per maggiori dettagli, si dà in queste pagine qualche indicazione quantitativa e qualitativa sui processi in corso emersa dalle rilevazioni.

Sul mercato globale, alcune evidenze di ordine generale possono essere così sintetizzate:

- l'ultimo scorcio del periodo di osservazione, vale a dire il I trimestre 2013, offre indizi di una ritrovata vivacità del mercato delle M&A: dopo 5 anni di incessante contrazione del numero delle operazioni censite, persistente nel 2011 (-7%) e nel 2012 (-12%), il primo trimestre del 2013 sembra indicare una significativa inversione (+71% rispetto all'analogo periodo del 2012);
- riemerge comunque una propensione all'internazionalizzazione in senso stretto, misurata dall'incidenza complessiva delle M&A concluse tra soggetti di nazionalità diversa (60% nel 2012) e anche, dopo la brusca frenata del biennio 2009-2010, tra operatori di aree geo-economiche diverse (42% nel 2012). Il dato è legato al consolidamento della crescita globale, pur disomogenea, con la connessa ripresa del commercio internazionale su direttrici di traffico più globalizzate dopo la crisi;
- nel periodo 2011-2012 il dato complessivo poco brillante cela in realtà una intensità crescente, anche in valori assoluti, delle M&A nel comparto portuale, che si rivela sempre più cruciale nel panorama globale dei processi di internazionalizzazione. Al di là dei ragguardevoli dati di crescita dei traffici in parecchi tra i maggiori porti del mondo (tra i primi 20, 16 sono in Asia, di cui 9 in Cina; 3 in Europa; 1 negli USA), il comparto portuale è l'unico attraversato in maniera imponente, oltre che da dinamiche di integrazione settoriale, anche da logiche di filiera, con acquirenti che nella quasi totalità dei casi sono gruppi armatoriali, e da investimenti operati da soggetti esterni al mondo dei trasporti, ovvero soggetti finanziari o governativi e gruppi industriali;
- le integrazioni orizzontali (incidenza sul totale pari al 61%) sono sempre prevalenti rispetto a quelle di filiera o di "altri investitori" ma si attestano su valori più fisiologici rispetto all'impennata del 2008 e del 2009, anni incerti in cui le strategie si erano cautamente ripiegate all'interno del comparto. Le scelte intra-settoriali caratterizzano in particolare la logistica, propensa in questi anni al consolidamento e all'ingresso in nuovi mercati, mediante acquisizioni di controllo, più che ad alleanze di filiera;
- nel biennio le integrazioni di filiera, pur in calo, risultano qualitativamente molto interessanti, oltre che per la portualità anche nel segmento ferroviario merci. Quest'ultimo da un lato torna ad attrarre investimenti da soggetti di matrice armatoriale o logistica e, dall'altro, a sua volta cerca integrazioni con terminalisti portuali e logistici. Si segnala che a queste tensioni e contaminazioni nel cargo ferroviario, come a molte intese maturate nel settore, è tutt'altro che estraneo il presidio dei mercati emergenti sul corridoio ferroviario euro-asiatico, magari con un'offerta specializzata per tipologia di prodotto e su un network articolato su nodi di terra e terminali portuali, da San Pietroburgo al Mar Nero;
- non a caso, le strategie di rafforzamento di posizione orientano in via prevalente le decisioni degli operatori, ma ritrova vigore l'obiettivo di ingresso in nuovi mercati, affiancato da una sostanziale stabilità delle operazioni condotte a fini di investimento;

- la dinamica degli Accordi nel biennio 2011-2012 è in linea con quella delle M&A, con un trend negativo iniziato nel 2009 che sembrerebbe destinato ad affievolirsi nel 2013. Anche nel 2012 gli accordi di partnership restano prevalenti con una quota del 33% sul totale, seguiti dai contract logistics (31%). Restano prioritarie le strategie di ingresso in nuovi mercati, sebbene con un peso più contenuto (dal 46% al 33%) che lascia spazio ad un maggior ruolo della contract logistics e al conseguimento di economie di scala o di scopo. Risulta più o meno stabile la quota delle strategie miranti all'espansione in regioni dove il presidio non è ancora consolidato.

In termini quantitativi, il numero di **operazioni di M&A** sul mercato globale continua a ridursi assecondando l'evoluzione manifestatasi dal 2009 (tab. 1). Il dato del I trimestre 2013 (+71%) è tuttavia incoraggiante rispetto a quello dell'anno precedente (-52%).

Tab. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (valori assoluti) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	5	5	0	6	0	0
Cargo aereo	6	3	3	2	0	1
Crocieristica	5	2	3	1	0	0
Logistica*	32	32	36	30	3	8
Porti	13	20	23	29	5	10
TPL	9	5	4	3	1	0
Traghetti	8	7	8	3	1	1
Trasporto aereo	6	4	3	2	0	3
Trasporto ferroviario merci	8	16	6	6	2	0
Trasporto ferroviario passeggeri	1	1	2	1	0	0
Trasporto marittimo merci	18	12	12	5	2	1
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
var. % su anno prec.	***-41,0%***	***-3,6%***	***-6,50%***	***-12,0%***	***-51,7%***	***+71,4%***

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

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

La logistica resta il comparto maggiormente attrattivo con un'incidenza sul totale delle M&A pari, nel 2012, al 34%, sebbene con un numero di operazioni inferiore all'anno precedente. In aumento risultano le transazioni nel segmento portuale in termini assoluti e di quote percentuali (2011: 23%; 2012: 33%) con un I trimestre 2013 che lascia supporre un'ulteriore crescita. Il numero di M&A messe a segno nel settore marittimo merci, dopo la stabilità rilevata nel 2010-2011 (12 operazioni su entrambi gli anni), si contrae nel 2012 (5). Il cargo ferroviario, con una quota più che raddoppiata tra il 2009 ed il 2010 (dal 7% al 15%), subisce un rallentamento negli anni successivi e si attesta tra il 6-7%. Nel 2012, riprendono vigore le operazioni nel comparto aeroportuale che, dopo la caduta verticale del 2011, tornano ad assestarsi sulle cifre rilevate nel 2009-2010.

Nel 2012, restano prevalenti le integrazioni di settore (61%), malgrado il loro numero sia in calo dal 2010, in modo più accentuato rispetto alla flessione delle integrazioni di filiera (tab. 2). Emerge una sostanziale stabilità delle operazioni condotte dai cosiddetti "altri investitori" con il conseguente rafforzamento, nella redistribuzione delle quote, del peso sul totale delle M&A concluse (2011: 18%; 2012: 22%).

Tab. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) - Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipo di integrazione	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a						%					
Integrazione di filiera	16	21	19	15	5	2	14,4	19,6	19,0	17,0	35,7	8,3
Integrazione di settore	78	67	63	54	7	18	70,3	62,6	63,0	61,4	50,0	75,0
Altri investitori*	17	19	18	19	2	4	15,3	17,8	18,0	21,6	14,3	16,7
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

* Soggetti investitori 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, 2013

La classificazione delle M&A per tipologia di integrazione conferma, in estrema sintesi, la prevalenza delle alleanze di settore nel comparto logistico (minoritarie nelle aggregazioni di filiera), ma con una quota in calo tra il 2011 (48%) e il 2012 (46%), cui fa seguito la crescita dell'incidenza dei porti nel biennio in questione dal 16% al 28%. Trova conferma il minor peso del trasporto ferroviario merci che, al contrario, si rafforza nella distribuzione delle quote delle alleanze di filiera (2011:16%; 2012: 33%) posizionandosi subito dopo il settore portuale (dal 42% al 47%). Gli investitori esterni al settore dei trasporti continuano a mostrare interesse soprattutto per i porti e, in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti, per la logistica. Al riguardo, un elemento di novità è rappresentato dalle operazioni del comparto aeroportuale che, oltre alla crescita già segnalata sul 2011, entrano tutte nella sfera d'azione dei cosiddetti "altri investitori".

Nel 2012, riprende vigore l'incidenza delle M&A concluse tra soggetti di nazionalità diversa (60%) e, dopo il calo del 2009 e la stabilità rilevata nel 2010, anche quella di operatori appartenenti ad aree geo-economiche diverse (42%) (tabelle 3 e 4).

Tab. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale in ambito domestico e internazionale (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Operazioni concluse	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a.						%					
Tra soggetti connazionali	53	51	44	35	4	9	47,7	47,7	44,0	39,8	28,6	37,5
Tra soggetti di diversa nazionalità	58	56	56	53	10	15	52,3	52,3	56,0	60,2	71,40	62,5
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

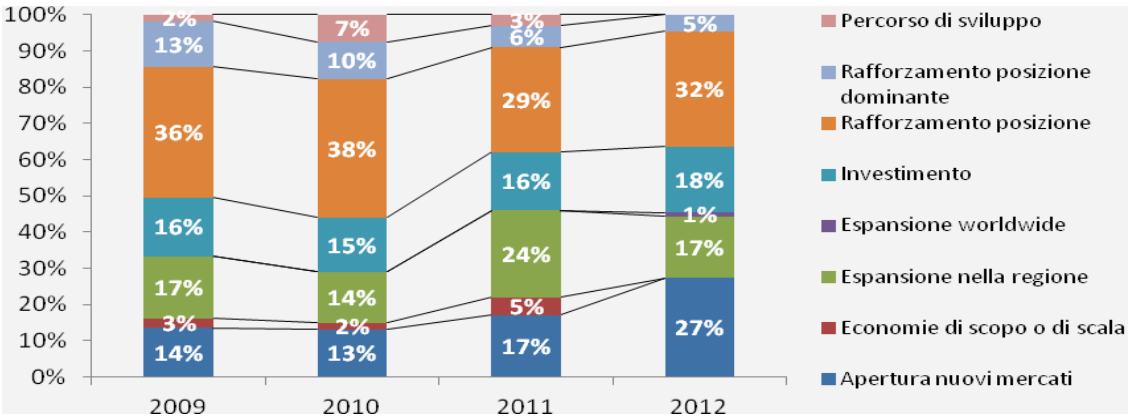
Tab. 4. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale tra aree geo-economiche (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Operazioni concluse	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a.						%					
Tra soggetti della stessa area	82	80	62	51	8	14	73,9	74,8	62,0	58,0	57,1	58,3
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	29	27	38	37	6	10	26,1	25,2	38,0	42,0	42,9	41,7
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

La crisi economico-finanziaria internazionale degli ultimi anni ha influenzato le motivazioni delle operazioni di acquisizione e fusione concluse sul mercato globale, così come dei processi di cessione aziendale, dando maggiore spazio a strategie "difensive" (rafforzamento di posizione, ritorno al core business, disinvestimento...) rispetto a quelle di natura espansiva (apertura di nuovi mercati, penetrazione in determinate aree geografiche, avvio di percorsi di sviluppo, ecc.) (fig. 1 e 2).

Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2009-2012



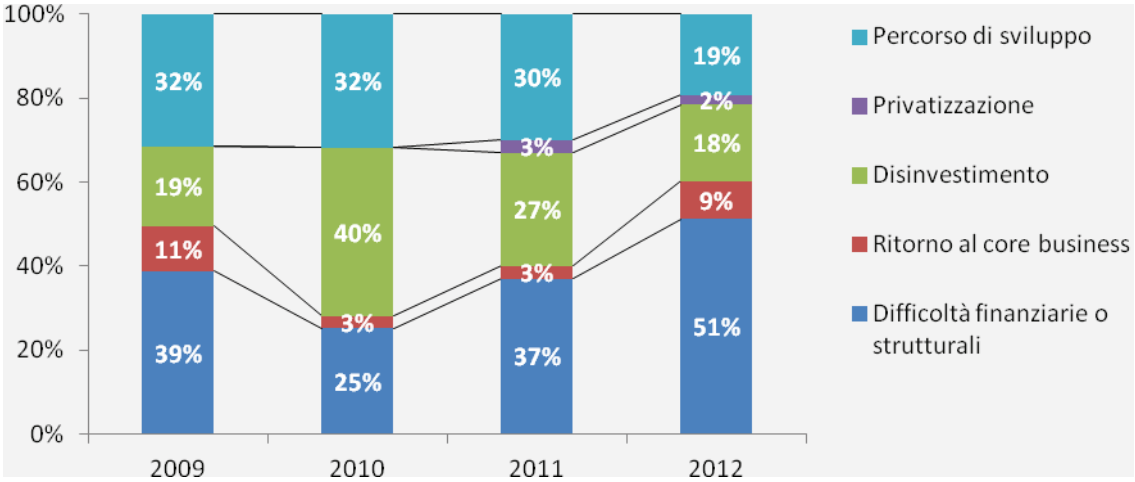
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Nel biennio esaminato, trova conferma la tendenza in atto dal 2008 che vede i soggetti acquirenti concludere operazioni di M&A soprattutto al fine di consolidare la propria posizione sui mercati dove sono presenti (2011: 29%; 2012: 32%). Dal 2011, torna però a crescere l'incidenza delle M&A finalizzate alla penetrazione in nuovi mercati (in particolare nel settore logistico) e si consolida il peso di quelle condotte a fini di investimento (dal 16% al 18%), che sono legate a doppio filo al ruolo ormai significativo ricoperto dai soggetti esterni al comparto del trasporto.

Anche i motivi sottostanti i processi di cessione aziendale, scaturiti da operazioni di M&A, risentono nel 2011 della riacutizzazione della crisi economica, che ha spinto i soggetti

acquisiti a ricorrere in modo più massiccio alla dismissione di quote o dell'intero controllo del capitale per fronteggiare difficoltà finanziarie o strutturali (dal 37% al 51% nel 2012). Si evidenzia anche il maggior ruolo delle strategie basate sulla dismissione di aree d'affari marginali o di scarso interesse per il *core business* (dal 3% al 9%). Simili dinamiche erodono il peso delle operazioni concluse per intraprendere percorsi di sviluppo delle attività aziendali attraverso l'integrazione con soggetti più forti o a scopo di disinvestimento di quote per favorire, ad esempio, l'ingresso di operatori capaci di sostenere il rilancio delle imprese.

Fig. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per motivo sottostante la cessione (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Per una panoramica sulle dinamiche degli **accordi** sul mercato globale, si rinvia ai paragrafi dedicati all'interno del volume. In estrema sintesi:

- restano prevalenti gli accordi riguardanti il comparto logistico con una quota del 45%, nonostante la loro contrazione numerica tra il 2011 e il 2012 (da 34 a 22). Passano da 21 a 9, invece, le alleanze relative ai porti con un'incidenza sul totale pari al 19%. Si dimezzano le intese concluse nel cargo ferroviario e nel TPL (da 6 a 3), mentre risultano sostanzialmente stabili quelle del cargo marittimo;
- gli operatori continuano a stringere accordi nell'ambito dello stesso settore (45%), malgrado le alleanze orizzontali abbiano subito un progressivo calo dal 2009 (tab. 5). Particolarmente significativa è la flessione degli accordi di filiera, soprattutto tra il 2011 e il 2012 (da 20 a 9), mentre si evidenzia un calo più contenuto per le alleanze con partner industriali mediante lo strumento del *contract logistics* (da 17 a 15; quota nel 2012 pari al 31%);
- si riduce nel 2012 il peso degli accordi stipulati allo scopo di entrare in nuovi mercati (dal 46% al 33%) che, pur rimanendo prevalenti, lasciano spazio ad un

maggior ruolo dei *contract logistics* (dal 14% al 31%) e delle motivazioni riconducibili al conseguimento di economie di scala o di scopo (dal 4% al 12%). Risulta più o meno stabile la quota delle strategie miranti all'espansione in regioni dove il presidio non è ancora consolidato (dal 13% al 14%).

Tab. 5. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di contraenti (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipologie di contraenti	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a.						%					
operatori di settori diversi (integrazione di filiera)	21	19	20	9	3	0	16,8	18,8	25,0	18,4	21,4	0,0
operatori dello stesso settore (integrazione di settore)	63	51	32	22	4	7	50,4	50,5	40,0	44,9	28,60	53,8
con altri investitori	1	0	1	0	0	1	0,8	0,0	1,3	0,0	0,0	7,7
partner industriali (contract logistics)	*23*	*19*	*17*	*15*	*6*	*4*	*18,4*	*18,8*	*21,3*	*30,6*	*42,9*	*30,8*
ente governativo (ente concedente)	*17*	*12*	*10*	*3*	*1*	*1*	*13,6*	*11,9*	*12,5*	*6,1*	*7,1*	*7,7*
Totale	**125**	**101**	**80**	**49**	**14**	**13**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Di seguito si richiamano alcuni tratti qualificanti dei processi di integrazione in atto nell'ambito dei comparti analizzati.

La **logistica** presenta numerose M&A concluse dai maggiori player al fine di intraprendere percorsi di crescita e di espansione del proprio network. In Europa, risultano particolarmente dinamici i mercati britannico e francese, con processi di concentrazione/dismissione interni al mercato domestico o operati da acquirenti esteri anche asiatici. Data la rilevanza dell'operazione, si segnala l'integrazione di filiera condotta a fine 2012 dalla ferrovia statale russa RZD con l'acquisizione del 75% della società francese di logistica GEFCO, specializzata nel trasporto di autoveicoli, che si inserisce nel contesto di un più ampio progetto di allargamento dei traffici Europa-Asia perseguito in joint venture da Russia, Bielorussia e Kazakistan.

Sui mercati in crescita, sono la Cina e l'Est Europa le arene più dinamiche. Gli operatori leader proseguono il consolidamento nell'Est europeo attraverso M&A come quella tra la danese DSV e AWT Cecofracht, la francese SNFC Geodis e l'ungherese MF Cargo, l'israeliana Maman e la romena IBT. Nell'area asiatica, soprattutto in Cina, figurano tra i soggetti acquirenti il gruppo francese Norbert Dentrenssangle, la compagnia cinese Uni-top Industry e quella singaporiana APL Logistics. Spicca il forte interesse degli operatori tedeschi alla conclusione di alleanze operative nei mercati di Balcani, Russia e Cina.

La Turchia, teatro di un'importante operazione di acquisizione condotta da Borusan Logistics sulla connazionale Balnak (le due società sommano un fatturato annuo complessivo di 600 milioni di dollari), si conferma tra i mercati emergenti dell'area e,

insieme alla Polonia, terra favorita per la nascita di hub di distribuzione pan-europei, in evidente concorrenza con gli hub storici dell'Europa occidentale.

Per il **cargo ferroviario** si è detto in apertura. Si citano qui, a titolo esemplificativo, alcune operazioni di peso sulla direttrice terrestre eurasiatica: *DB Schenker Rail Automotive*, divisione di Deutsche Bahn che si occupa di trasporto ferroviario a servizio dell'industria automobilistica, ha avviato per conto di BMW un servizio giornaliero per il trasporto di parti di auto dalla Germania alla Cina nord-orientale, attraverso la linea ferroviaria transiberiana, via Polonia, Bielorussia e Russia, che impiega tre settimane da origine a destinazione. Il gruppo logistico francese *GEFCO* e la società ferroviaria lettone *SRR* hanno costituito la joint venture EMMA (Eurasian MultiModal Alliance) con l'obiettivo di offrire servizi multimodali tra l'Europa e l'Asia.

Sul versante orientale, alcune primarie società ferroviarie di Cina, Russia, Kazakistan e Germania hanno dato vita nel 2012 ad una *joint venture* per il trasporto container su rotaia tra Cina (Chongqing) e Germania (Duisburg). La nuova compagnia logistica Chongqing Logistics è di proprietà di Transport Holding of Chongqing e China Railway Company for International Multimodal Transport (CRIMT) per il 51% e di RZD Logistics, Schenker China (gruppo DB) e Joint Stock Company Kaztrans per il 49%. E sempre Chongqing riveste il ruolo di hub portuale cinese nel progetto dell'Autorità Portuale di Anversa, che in partnership con la compagnia intermodale svizzera *Hupac,* e con le russe Russkaya Troyka e Eurasia Good Transport*,* ha fatto il suo ingresso nel *business* del collegamento ferroviario per container Europa-Cina. La tratta coperta è lunga circa 10 mila km con origine Anversa e destinazione la Cina, via Germania, Polonia, Ucraina, Russia e Mongolia.

La **crocieristica** esprime una domanda in crescita nel biennio esaminato e un ulteriore sviluppo è atteso per il 2013, che confermano il ruolo di protagonista del Nord America. Nel 2011, tuttavia, si rafforza la domanda originatasi in altre aree quali Europa e Asia. Sui mercati di quest'ultima, si segnalano diverse iniziative a partire dall'accordo tra la spagnola Creuers del Port di Barcelona e l'asiatica SATS allo scopo di costituire un consorzio, che si è aggiudicato la gestione del nuovo International Cruise Terminal (ancora in fase di costruzione) nel porto di Singapore. Ma anche l'ingente piano di investimenti dello scalo di Shangai per lo sviluppo del segmento crocieristico e la scelta di un nutrito gruppo di porti del Mar Nero di promuoversi congiuntamente sul mercato internazionale attraverso il nuovo marchio Cruise Black Sea.

Nel **trasporto marittimo passeggeri** muta il quadro che aveva caratterizzato il biennio precedente ossia un numero consistente di operazioni e di accordi ed un processo di concentrazione orientato su due blocchi geografici distinti, rappresentati dai mercati nordeuropei e dal Mediterraneo. Nel 2011-2012, l'esiguo numero di M&A dà luogo prevalentemente a integrazioni di settore, in particolare mediante passaggi di proprietà di

specifici asset delle compagnie danesi Mols-Linien e Scandilines, della società francese Sea France e del gruppo armatoriale greco Attica. All'interno del mercato turco, si segnala l'acquisizione della compagnia di navigazione Istanbul Fast Ferries condotta da un gruppo di operatori nazionali (Akfen Holding, Sera Gayrimenkul, Tepe Insaat) e dall'investitore britannico Souter Investments.

Nel **trasporto marittimo containerizzato** riprende la tendenza alla concentrazione che ha caratterizzato il comparto per circa un decennio, interrotta nel 2010. Nel periodo esaminato, la quota complessiva di mercato detenuta dalle prime 25 compagnie su scala mondiale (91%) è tornata più o meno ai livelli pre-crisi. Le operazioni e gli accordi conclusi danno luogo quasi esclusivamente a processi di integrazione orizzontale tesi al rafforzamento di posizione all'interno dei mercati del Nord Europa (Germania, Olanda) e dei Paesi emergenti (Cile, Sudafrica). Sul fronte delle alleanze, si annuncia l'accordo di cooperazione a lungo termine tra la svizzera MSC e la francese CMA CMG, e l'accordo tra le due principali compagnie marittime cinesi operanti nel settore container, China Shipping Container Lines e COSCO Lines, a scopo di razionalizzazione dei costi.

Il **settore portuale** sostanzialmente mantiene il posizionamento competitivo dei maggiori scali container a livello globale, con 10 porti asiatici in testa, di cui 7 cinesi e con Rotterdam sorpassata in decima posizione da Tianjin. Non accenna a diminuire l'attività dei terminalisti, tesa al presidio di porti strategici rispetto alle principali rotte mondiali, con un numero cospicuo di M&A e accordi che spesso danno luogo a integrazioni di filiera caratterizzate da una forte presenza di acquirenti di matrice armatoriale. Intensa è l'attività condotta da altri investitori esterni al settore portuale, così come non si arrestano gli ingenti piani di investimento negli scali a carattere strategico. Turchia e Russia si individuano come mercati di elezione per le M&A; Far East, Turchia, America centrale lungo la rotta di Panama le aree di punta per nuove alleanze.

Nel **trasporto pubblico locale**, si raffredda il processo di concentrazione europeo di cui si è parlato nella precedente edizione del volume, anche se la rilevanza di alcune operazioni intraprese nel periodo esaminato potrebbe determinarne una futura accelerazione. Prima fra tutte l'apertura della fase negoziale dell'acquisizione da parte di DB Arriva, controllata di Deutsche Bahn, dei servizi di trasporto regionale di Veolia Transdev Central Europe. A ciò si aggiunge l'assegnazione, da parte dell'autorità dei trasporti di Budapest di due contratti di concessione per la gestione del TPL su gomma alla joint venture VT Transman (partecipata per il 49,9% da DB Arriva), confermando la strategia di espansione ad Est della compagnia tedesca.

Nel **trasporto ferroviario passeggeri a lunga percorrenza** viene condotta un'intensa attività di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, in particolare sull'Alta Velocità, sia nei Paesi in rapida crescita sia nelle economie consolidate. Negli Emirati Arabi Uniti, è

stata avviata la costruzione di nuove linee che saranno parte integrante della rete ferroviaria internazionale di collegamento del Paese con l'Arabia Saudita e l'Oman, mentre il Governo del Marocco ha stanziato fondi sulla prima tratta della rete AV che, secondo i piani, si estenderà per 1.500 km. Negli Stati Uniti, gli investimenti hanno riguardato la linea Los Angeles – San Francisco, unica strada ferrata statunitense dedicata espressamente ai servizi AV, mentre in Europa risulta completata ed entrata in servizio l'ultima tratta Barcellona – Figueres del progetto AV che collega Madrid alla frontiera francese.

Nel **trasporto aereo passeggeri**, si assiste ad una rarefazione delle M&A e degli accordi, esclusivamente orizzontali e ispirati da strategie di rafforzamento di posizione e di ingresso nel mercato comunitario. Si tratta comunque di operazioni rilevanti, che potrebbero aumentare il livello di concentrazione del settore. Basti pensare al piano di fusione delle statunitensi US Airways e di American Airlines, che creerebbe la più grande compagnia aerea su scala globale. Mostrano interesse per il mercato comunitario le compagnie arabe Eithad Airways (raggiungendo una partecipazione di maggioranza nel capitale di Air Berlin e stipulando un accordo di code sharing con il gruppo franco-olandese Air France-KLM) e Qatar Airways (con una manifestazione di interesse per un ingresso di minoranza nella compagnia ceca Czech Airlines). Una nuova low cost, Hop!, è stata creata da Air France-KLM attraverso la fusione di Brit Air, Regional e Airlinear, per operare i voli interni ed europei di medio raggio.

Il **settore aeroportuale** non mostra particolari operazioni di M&A e accordi, eccezion fatta per il fondo arabo Qatar Holding Company che ha acquisito il 20% del capitale di BAA, la principale società di gestione aeroportuale britannica. In tema di investimenti nel comparto, si segnala il progetto del governo cinese di costruire 70 nuovi aeroporti entro il 2015 e di procedere ad opere di ammodernamento di quelli esistenti.

Il **cargo aereo** evidenzia un livello di concentrazione delle quote di mercato pressoché inalterato dal 2006 al 2012. Nella classifica dei primi 30 aeroporti a livello globale, le quote di traffico merci detenute dai primi 5 e dai primi 10 scali sono rispettivamente pari al 31% e al 52% del totale. Le poche operazioni rilevate nel periodo sono condotte dalle compagnie allo scopo di sviluppare il proprio business prevalentemente nel mercato europeo: è il caso delle acquisizioni del gruppo russo Volga-Depnr su Air Cargo Germany, della holding aerea irlandese ASL Aviation Group sulle compagnie aeree di TNT Express. In direzione opposta, si è mossa la compagnia araba Qatar Aiways che è uscita completamente dall'azionariato dalla compagnia lussemburghese Cargolux dopo appena un anno dal suo ingresso. Il comparto è animato anche da strategie tese al conseguimento di economie di scala che, nel mercato europeo, vedono protagoniste British Airways e la spagnola Iberia. Le due compagnie hanno deciso di procedere alla fusione delle rispettive attività cargo in un'unica divisione.

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 2012, l'interscambio di merci del nostro Paese con l'estero è stato complessivamente di 457 milioni di tonnellate, di cui il 68% come importazioni ed il restante 32% come esportazioni (tab. 6). Dopo il buon recupero del 2010, la quantità di merce movimentata (import+export) registra una contrazione del 3,5%. È la significativa riduzione delle importazioni (-7%, -23 milioni di tonnellate) a trainare vero il basso il volume degli scambi nel 2012, considerato che le merci in uscita risultano in crescita sull'anno precedente (4%; +6 milioni di tonnellate). Una simile dinamica fa sì che il saldo in termini economici, circa 11 miliardi di euro, risulti positivo per la prima volta dal 2004.

Tab. 6. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2013 (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	332.145	141.281	401.428	375.904	-25.524
2012	309.411	147.263	378.759	389.725	10.966
Gen.-apr.'13	97.245	43.868	121.733	126.477	4.744

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Nel 2012, tutte le tipologie di trasporto sono state interessate dalla flessione delle tonnellate complessivamente movimentate: il cargo marittimo presenta la variazione più significativa (-10%, equivalente a -26 milioni di tonnellate), e le altre modalità registrano un calo che oscilla tra il 3-5% sull'anno precedente.

Trova conferma la prevalenza della modalità marittima nel trasporto internazionale di merci in termini fisici (55%), ma con un peso inferiore rispetto al 2011 (57%) e dopo un biennio di stabilità. Si rafforza lievemente l'incidenza della modalità stradale (dal 23% al 24%), e la quota della ferrovia (11%) non interrompe la dinamica positiva in atto dal 2005. Le condotte hanno movimentato il 10% delle merci e la modalità aerea lo 0,2% (tab. 7).

Tab. 7. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto (%) - Anni 2005-2012 (1)

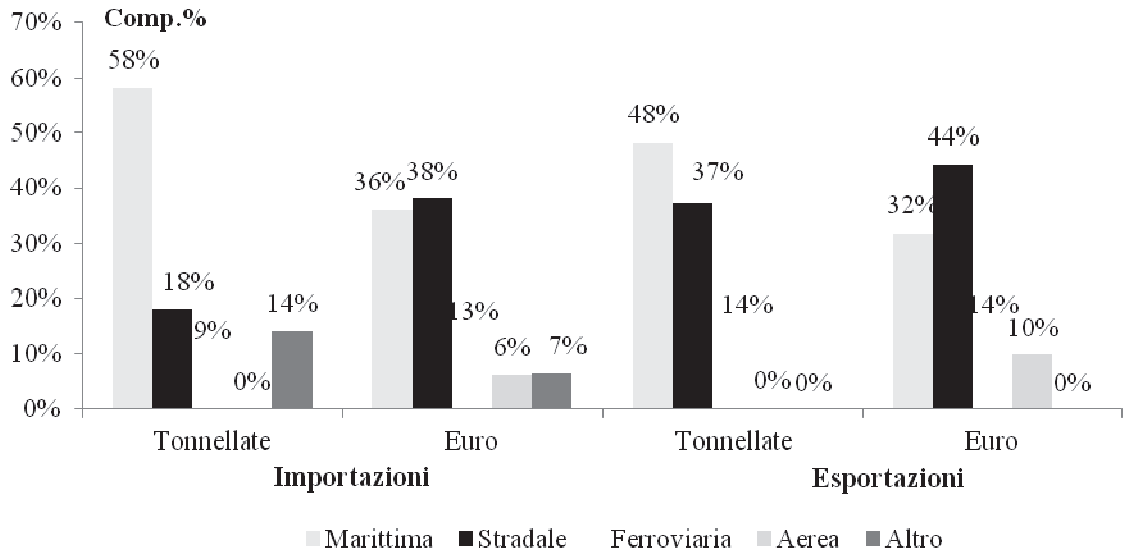
Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
Flussi quantitativi						
2005	61,8	19,1	8,6	0,2	10,4	100,0
2006	60,4	20,1	8,6	0,2	10,7	100,0
2007	59,5	21,2	9,2	0,2	9,9	100,0
2008	57,8	21,2	9,7	0,2	11,2	100,0
2009	56,6	21,7	9,9	0,2	11,7	100,0
2010	56,4	22,6	10,4	0,2	10,4	100,0
2011	56,5	23,4	10,7	0,2	9,3	100,0
2012	54,9	24,4	11,0	0,2	9,5	100,0
Flussi economici						
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	33,9	41,8	14,0	7,5	2,8	100,0
2012	33,9	41,3	13,5	8,1	3,2	100,0

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Risultati diversi emergono dall'analisi dei flussi di merci in termini economici con una variazione che, sebbene risulti complessivamente negativa, produce effetti di segno opposto sulle diverse modalità di trasporto. Il cargo marittimo subisce il calo più contenuto (-2%) rispetto alla strada (-3%) ed alla ferrovia (-5%). Al contrario, il trasporto aereo e le cosiddette "altre modalità" (si tratta soprattutto delle condotte) conoscono una crescita rispettivamente del 6% e del 14%, dovuta esclusivamente all'incremento dei valori medi unitari. Espressa in termini economici, la ripartizione modale conferma il tradizionale primato della strada (41%), seguita dal trasporto marittimo (34%), dalla modalità ferroviaria (14%), da quella aerea (8% contro lo 0,2% detenuto nella distribuzione delle tonnellate movimentate) e dalle condotte (3%).

Fig. 3. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto[1] – Anno 2012



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La domanda internazionale di trasporto merci resta prevalentemente servita dagli operatori stranieri (tab.8)[2], ma emergono alcuni elementi di discontinuità con il passato. Nel 2012, subisce una battuta d'arresto la progressiva riduzione della quota di tonnellate trasportate dai vettori italiani in ambito stradale (27%) registrata tra il 2005 e il 2011.

Tab. 8. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2005-2012

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	14,7	12,0	14,0	21,5	21,5	21,5
2011	28,1	26,7	27,4	14,6	11,6	13,9	22,8	19,1	20,5
2012	28,1	26,7	27,4	14,0	10,9	13,1	21,4	17,8	19,2

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La quota della modalità aerea (19%), seppur in calo sul 2011 (21%), si mantiene al di sopra del livello raggiunto nel 2009 (15%), anno in cui la brusca flessione in atto dal 2007 ne ha

[1] L'analisi dei dati di fig. 3 è riportata nel paragrafo 1.1.2. della Parte II "Il quadro dell'interscambio".

[2] I dati sulla modalità ferroviaria non sono ad oggi disponibili. È in lavorazione un'indagine sul comparto i cui risultati saranno in futuro resi noti.

prodotto il dimezzamento. Il ruolo dei vettori italiani per le merci che viaggiano via mare continua a ridursi nel biennio 2011-2012 arrivando a quota 13%[3].

Nel segmento passeggeri, il 2012 registra la ripresa della crescita dei passaggi alle frontiere dei viaggiatori sia stranieri sia italiani (complessivamente pari a 134,4 milioni), dopo la stabilità rilevata nel 2010-2011. La ripresa tuttavia non è confermata dai dati disponibili nel I quadrimestre per il 2013 che, nel confronto con l'analogo periodo del 2012, segnano una riduzione dei viaggiatori del 5% (1,9 milioni). La ripartizione delle quote percentuali per nazionalità (tab. 9) è sostanzialmente identica a quella dell'anno precedente con la prevalenza dei passaggi alle frontiere dei viaggiatori stranieri (57%) rispetto a quelli italiani (43%).

Tab. 9. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di modalità (%) - Anni 2005-2013

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
Italiani					
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
2012	68,4	0,9	29,0	1,7	100,0
Gen.-apr.'13	69,2	1,0	29,1	0,8	100,0
Stranieri					
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
2012	65,5	1,6	30,5	2,4	100,0
Gen.-apr.'13	63,6	1,6	33,2	1,5	100,0
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
2012	66,8	1,3	29,8	2,1	100,0
Gen.-apr.'13	66,1	1,4	31,4	1,2	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

[3] Con la 12ª flotta nella graduatoria mondiale, gli armatori italiani operano in prevalenza Estero su Estero.

La modalità preferita resta quella stradale (seppur in flessione dal 2009), utilizzata dal 67% dei viaggiatori, in particolare da quelli italiani. Verso le altre soluzioni modali (trasporto aereo: 30%; marittimo: 2%; ferroviario: 1%) si orientano in misura prevalente gli stranieri.

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. 10). Nel 2012, si consolida il recupero delle quote di traffico servite dagli operatori italiani per la modalità marittima (12%), dopo la tendenza particolarmente negativa manifestatasi tra il 2008 e il 2010. I segnali di ripresa emersi per il trasporto aereo nel 2010, che seguono un periodo di forte indebolimento del ruolo degli operatori italiani, si affievoliscono nel biennio successivo, determinati soprattutto dalle scelte dei viaggiatori italiani orientate verso gli operatori esteri.

Tab. 10. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2012 (1)

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	5,8	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	15,0	8,8	10,1	9,4
2012	13,3	15,4	14,2	12,1	12,1	12,1

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Nel 2012, il saldo complessivo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (tab. 11) ammonta a -7,6 miliardi di euro, un valore più contenuto rispetto a quello del biennio precedente, in particolare del 2010 che ha visto il deficit aumentare in misura consistente in un contesto di ripresa degli scambi e dei noli del trasporto merci rispetto al 2009.

Le quote più rilevanti ai fini della formazione del disavanzo sono ascrivibili al trasporto aereo passeggeri (-3,5 miliardi) e all'autotrasporto (-2 miliardi), in linea con la tendenza degli ultimi quattro anni. Prosegue la riduzione del passivo del trasporto marittimo merci (-1,3 miliardi) con una contrazione rispetto all'anno precedente di 139 milioni e di ben 700 milioni rispetto al 2008 (anno in cui si è interrotta la sequenza di risultati in continuo deterioramento nel nuovo millennio).

Tab. 11. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1) - Anni 2008-2013 (Milioni di euro)

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
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	-1.428	-88	-423	*-1.940*
Aerea	-373	-3.532	189	*-3.717*
Stradale	-2.071	43	-246	*-2.274*
Ferroviaria	-305	81	---	*-225*
Totale	**-4.178**	**-3.498**	**-480**	**-8.156**
2012				
Marittima	-1.289	-31	-166	*-1.486*
Aerea	-382	-3.590	237	*-3.734*
Stradale	-2.044	47	-209	*-2.206*
Ferroviaria	-258	82	---	*-176*
Totale	**-3.973**	**-3.492**	**-138**	**-7.602**
Gennaio-aprile'13				
Marittima	-391	3	-73	*-461*
Aerea	-127	-1.055	53	*-1.130*
Stradale	-640	7	-72	*-706*
Ferroviaria	-84	15	---	*-70*
Totale	**-1.242**	**-1.031**	**-93**	**-2.366**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

2.2. La partecipazione italiana alle dinamiche di internazionalizzazione

L'andamento delle operazioni che hanno coinvolto almeno un'impresa italiana del settore dei trasporti si discosta dalla progressiva e costante flessione manifestatasi sul mercato globale delle M&A negli ultimi anni (tab. 12). Dopo la variazione positiva del 2010 (+8%), il numero delle **operazioni di M&A** riguardante il mercato nazionale è tornato a ridursi nel 2011 (-15%) e, in misura più contenuta, anche nel 2012 (-4%).

Tab. 12. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia (valori assoluti) - Anni 2009-2012

Anno	Numero di operazioni	Var. % su anno precedente
2009	25	-22%
2010	27	+8%
2011	23	-15%
2012	22	-4%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Si replicano, invece, sul mercato nazionale delle M&A alcune tendenze evidenziate a livello globale: la prevalenza delle operazioni complessive di passaggio di controllo (2011: 48%; 2012: 54%); il maggior peso delle acquisizioni di minoranza (dal 22% al 32%) e la riduzione delle operazioni di asset che, sul mercato italiano, arrivano ad azzerarsi.

Le alleanze di settore continuano a detenere la quota più rilevante (55%), nonostante una lieve flessione nel biennio esaminato, a fronte di un ruolo decisamente marginale delle integrazioni di filiera. Dinamiche che portano l'incidenza delle M&A riconducibili a soggetti esterni al settore dei trasporti dal 30% del 2011 al 41% del 2012, pur in presenza di una crescita contenuta delle operazioni in termini assoluti. Al netto degli investimenti terzi (pressoché orientati sul settore aeroportuale), è la logistica a detenere il maggior numero di operazioni nell'analisi per comparto sia dell'acquirente sia dell'acquisita.

Nel biennio, l'analisi per nazionalità dell'impresa acquirente rivela un rafforzamento del peso dei processi di internazionalizzazione passiva "Estero su Italia" (dal 13% al 32%) ed una contestuale riduzione delle quote di M&A "Italia su Italia" (70% al 59%) e di quelle "Italia su Estero" (dal 17% al 9%) (tab. 13).

Tab. 13. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per nazionalità dell'impresa acquirente (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

M&A	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a.						%					
Estero su Italia	4	8	3	7	1	1	16,0	29,6	13,0	31,8	25,0	25,0
Italia su Estero	7	2	4	2	1	1	28,0	7,4	17,4	9,1	25,0	25,0
Italia su Italia	14	17	16	13	2	2	56,0	63,0	69,6	59,1	50,0	50,0
Totale	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**4**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Anche sul mercato italiano si evidenzia una flessione progressiva degli **accordi** che, dopo la variazione positiva del 2010 (+15%), tornano a ridursi nel 2011 (-35%) e nel 2012 (-43%).

La quasi totalità degli accordi censiti interessa la logistica (10 su 17), anche se con un'incidenza inferiore rispetto al 2011 (59% contro 63%). Rispetto al biennio 2009-2010,

si osserva la lieve riduzione delle operazioni riguardanti il TPL, il trasporto ferroviario merci e passeggeri, così come il venir meno di alleanze nel comparto portuale. Tutte le tipologie di accordi risultano in calo tra il 2011 e il 2012 a partire dallo strumento del *contract logistics* che, nonostante la contrazione numericamente più significativa (da 14 a 9), incide nella misura del 53% sul totale.

Nel 2012, si attenua ulteriormente la propensione all'internazionalizzazione attiva sul mercato italiano (tab. 14). Dopo il recupero rilevato nel 2010, il numero degli accordi "Italia su Estero" subisce una significativa contrazione ed il suo peso passa dal 20% al 12% nel biennio esaminato. In aumento l'incidenza delle alleanze "Estero su Italia" (dal 50% al 53%) e di quelle interne al mercato domestico "Italia su Italia" (dal 30% al 35%), sebbene entrambe siano numericamente più esigue tra il 2011 e il 2012.

Tab. 14. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Accordi	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
	v.a.						%					
Estero su Italia	14	16	15	9	4	1	35,0	34,8	50,0	52,9	80,0	14,3
Italia su Estero	10	12	6	2	0	3	25,0	26,1	20,0	11,8	0,0	42,9
Italia su Italia	16	18	9	6	1	3	40,0	39,1	30,0	35,3	20,0	42,9
Totale	**40**	**46**	**30**	**17**	**5**	**7**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Di seguito, si segnalano le iniziative più significative del biennio nei diversi comparti.

Il settore della **logistica** registra un raffreddamento del processo di internazionalizzazione attiva, mentre è teatro di diverse M&A condotte da importanti operatori esteri. Basti pensare al colosso belga Katoen Natie che ha acquisito dal gruppo Fagioli il controllo quasi totale dell'interporto di Rivalta Scrivia; all'ingresso della francese GEFCO nel gruppo italiano Mercurio, al gruppo logistico statunitense SDV che ha acquisito l'80% dello spedizioniere Getco. Strategici risultano anche gli accordi di collaborazione e di joint venture siglati da operatori italiani sui mercati europei (Svizzera e Germania) ed internazionali (Stati Uniti, Egitto, India).

Nelle diverse componenti del **segmento marittimo** (cargo, crocieristica, traghetti e porti) si evidenziano processi di internazionalizzazione molto differenti tra loro per natura e intensità. Decisamente esigue M&A ed alleanze nel **cargo marittimo** che riguardano, da un lato, il terminalista olandese TIL, società del gruppo armatoriale MSC, con l'acquisizione da Contship Italia di una quota della partecipazione nella filiale MCT (gestore del terminal container del porto di Gioia Tauro); dall'altro lato, il gruppo Grimaldi con l'aggiudicazione della concessione pluriennale del nuovo terminal traghetti del porto

di Barcellona "Muelle Costa". Nel **trasporto marittimo passeggeri**, si è assistito a rilevanti operazioni di M&A che hanno modificato l'assetto azionario di alcune tra le maggiori compagnie nazionali, in particolare sono state condotte acquisizioni nell'ambito del processo di privatizzazione di Tirrenia e di alcune delle sue ex società controllate (Toremar e Siremar) da parte di Compagnia Italiana di Navigazione, Compagnia delle Isole, Moby. Di rilievo risultano la fusione tra Snav e Grandi Navi Veloci; l'ingresso del Fondo Italiano d'Investimento nel capitale di Cartour; l'accordo tra il gruppo Grimaldi con la compagnia greca NEL Lines per l'avvio di una collaborazione sulla tratta Brindisi-Igoumenitsa. Nel campo della **crocieristica,** l'Italia si conferma primo Paese di destinazione in Europa per movimentazione dei passeggeri, ma il comparto non ha registrato particolari operazioni di fusioni e acquisizioni e accordi. Nel settore **portuale,** le M&A concluse sono tutte interne al mercato domestico, eccezion fatta per l'operazione del fondo italiano di private equity VEI Capital che ha rilevato il 25% del capitale della società portuale turca GPH. Numerose le intese siglate tra Autorità Portuali, interporti ed enti istituzionali (Governi e Regioni), anche in ambito internazionale, tra cui si evidenziano quelle tra: il porto di Trieste e lo scalo sudcoreano di Busan; il porto di Taranto e quello cinese di Shenzen; il porto di Ancona, Interporto Marche e il porto cinese di Xiamen. Non mancano, infine, le intese istituzionali relative al finanziamento di opere infrastrutturali nei porti di Trieste, Venezia, Augusta.

Nel **trasporto pubblico locale**, pur in un quadro di persistente incertezza normativa e finanziaria, le aziende hanno continuato a perseguire strategie di aggregazione, soprattutto nel Centro-Nord. Il Gruppo FS Italiane è stato protagonista di un'interessante operazione di filiera ferro-gomma riguardante la nascita della nuova compagnia BUSITALIA – SITA Nord, che ha partecipato a gare e stipulato numerosi accordi nel settore del TPL, soprattutto in Veneto e Toscana. Altri nuovi soggetti operano sul mercato: Trenord, Seta, Tper, CTT Nord. Si segnala, infine, l'aggiudicazione di una gara da parte di Netinera (gruppo FS Italiane) per la gestione del trasporto passeggeri nella regione tedesca della Bassa Sassonia.

Nel **trasporto ferroviario passeggeri a lunga percorrenza**, diverse operazioni e accordi "Italia su Italia", riconducibili prevalentemente a strategie di rafforzamento di posizione sul mercato, hanno coinvolto Trenitalia, Trenord e Arenaways. Non sono mancate le strategie di internazionalizzazione attiva, tra cui figura l'operazione di M&A condotta da Trenord sulla svizzera Tilo (joint venture tra FS Italiane e FFS attiva nel trasporto transfrontaliero Ticino-Milano). Ma anche gli accordi *Fly&Rail* stipulati da NTV con SEA (gestore dello scalo di Malpensa) e il vettore cinese Cathay Pacific Airways e con la compagnia Turkish Airlines. Si segnala che nel 2011, la joint venture Trenitalia Veolia Transdev ha ottenuto la licenza ferroviaria per operare in Francia nel trasporto passeggeri.

Nel **trasporto ferroviario merci** risulta piuttosto contenuto il numero di operazioni ed alleanze. Tra le M&A, si segnalano l'ingresso di minoranza della società intermodale GTS nell'azionariato dell'impresa ferroviaria svizzera Crossrail e l'acquisizione di Italcontainer da parte di Cemat (entrambe controllate da FS Logistica). Tra gli accordi spicca quello tra il gruppo FS Italiane e la sua società collegata Cemat e l'operatore intermodale svizzero Hupac allo scopo di definire una strategia comune per lo sviluppo dei traffici lungo il corridoio Rotterdam-Genova. Ma anche l'intesa siglata dall'italiana InRail per operare in territorio sloveno.

Nel **trasporto aereo passeggeri**, le operazioni di M&A sono tutte interne al mercato domestico e non si rilevano accordi che, invece, erano stati numerosi nel biennio precedente. Stesso discorso vale per il **settore aeroportuale**, laddove la conclusione di M&A è imputabile esclusivamente a soggetti finanziari, tra cui spicca il Fondo italiano F2i con le acquisizioni di quote dell'azionariato di SEA (società di gestione degli scali di Linate e Malpensa) e di SAGAT (gestore dell'aeroporto di Caselle). Unica operazione "Estero su Italia" è quella condotta dal fondo statunitense San Lazzaro L.L.C. che ha rilevato l'intera partecipazione detenuta dal Comune di Venezia nel capitale di SAVE, gestore degli scali di Venezia e Treviso. Nel **trasporto aereo merci**, si segnala l'accordo di collaborazione siglato da Cargoitalia con la compagnia Africa West Cargo per fornire nuovi collegamenti tra i due Paesi.

PARTE II

IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO

1. IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E PASSEGGERI: FLUSSI, MODALITÀ E NAZIONALITÀ DELLE IMPRESE[1]

1.1. Le merci

1.1.1. I flussi quantitativi e monetari

Nel 2012, il commercio internazionale di merci, da e per l'Italia, è stato di 457 milioni di tonnellate, di cui il 68% come importazioni e il restante 32% come esportazioni (tab. 1). Dopo due anni in cui tale ripartizione era rimasta stabile, con valori del 70% e 30%, il 2012 vede diminuire l'incidenza delle importazioni e, viceversa, aumentare la quota delle esportazioni, tendenza che aveva caratterizzato tale ripartizione negli anni 2000-'09.

Tab. 1. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2013 (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	332.145	141.281	401.428	375.904	-25.524
2012	309.411	147.263	378.759	389.725	10.966
Gen.-apr.'13	97.245	43.868	121.733	126.477	4.744

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Per il secondo anno consecutivo (dopo il recupero del 2010 preceduto da un biennio di flessioni), la quantità di merce movimentata (import+export) ha un andamento negativo. Si registra una diminuzione del commercio internazionale del 3,5% determinata però esclusivamente dalla robusta contrazione delle importazioni (-7% ossia -23 milioni di tonnellate), influenzata da una domanda interna incerta, dato che le esportazioni sono risultate in aumento del 4% (+ 6 milioni).

[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.

In termini economici[2], nel 2012 le transazioni hanno determinato complessivamente un volume di affari pari a 768 miliardi di euro (un valore di poco inferiore a quello rilevato nel 2011, in percentuale -1%). Esportazioni ed importazioni rappresentano il 51% e 49% degli scambi complessivi ed è la prima volta, dal 2004, che gli scambi in uscita risultano superiori a quelli in entrata. Di conseguenza il saldo, contrariamente a quanto accaduto negli ultimi otto anni[3], è positivo e pari a 11 miliardi di euro. Tale dinamica è la combinazione, da un lato, dell'incremento delle esportazioni e, dall'altro, della riduzione delle importazioni, rispettivamente +14 e -23 miliardi di euro (in termini percentuali +4% e -6%). Nel 2012, il valore medio per tonnellata è stato di 2.646 e 1.224 euro rispettivamente per le esportazioni e le importazioni. Nel primo caso, s'interrompe il trend di crescita messo in evidenza nell'ultimo biennio poiché, seppur di poco, tale valore risulta inferiore a quello rilevato nel 2011; per le importazioni, invece, tale valore continua ad aumentare per il terzo anno consecutivo.

Passando all'analisi della distribuzione dei flussi economici in uscita per settore di attività economica, i "prodotti delle attività manifatturiere" (come sempre determinano quasi tutte le esportazioni, 96%) aumentano per il terzo anno consecutivo, seppur ad un tasso molto più contenuto, e chiudono l'anno con un incremento tendenziale del 4% (tab. 2). Le esportazioni di quasi tutte le voci di questa categoria sono aumentate fatta eccezione per:

- i "mezzi di trasporto", 9% delle esportazioni totali (quota dalla tendenza leggermente decrescente) che, dopo un biennio di crescita, subiscono una leggera flessione, -1%, ossia 375 milioni di euro in meno rispetto all'anno precedente;
- gli "apparecchi elettrici" e i "computer, apparecchi elettronici e ottici" (incidenza del 5% e 3%) che diminuiscono nel 2012 rispettivamente del 2% e 3%, in valore assoluto corrispondenti a flessioni di 372 e 336 milioni di euro.

Gli incrementi più importanti sono stati invece rilevati per:

- "coke e prodotti petroliferi raffinati" che, con una quota sul totale in crescita negli ultimi anni (5%), presentano ancora una volta una dinamica positiva: 22%, ossia +3,7 miliardi di euro (il valore più elevato);
- i "metalli di base e prodotti in metallo (escluse macchine e impianti)", 13% delle esportazioni (quota in aumento), dopo la caduta del 2009, continuano ad aumentare (seppur in misura più modesta): 5%, in valore assoluto +2,4 miliardi di euro;
- i "macchinari ed apparecchi n.c.a.", la voce più significativa con un'incidenza sul totale del 18% (costante negli ultimi anni) dopo la flessione nel 2009 del 23%, chiudono l'anno ancora una volta in crescita, 3%, ossia +2 miliardi di euro;

[2] I dati si riferiscono alla valutazione delle importazioni e delle esportazioni Cif-Fob.
[3] Anni preceduti però da un decennio di risultati positivi.

- gli "articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici" generano un incremento in valore assoluto simile, corrispondente in percentuale ad un incremento del 13% (quota sul totale del 4%).

La composizione dei flussi economici in uscita per settore di attività economica non presenta variazioni di particolare rilievo negli ultimi anni. Comunque, si segnala un leggero rafforzamento (circa due punti percentuali) del peso dei "metalli di base e prodotti in metallo (esclusi macchine e impianti)" e di "coke e prodotti petroliferi raffinati".

Dal lato delle importazioni, è sempre il settore dei "prodotti trasformati e manufatti" a determinare la maggior parte degli scambi, 74% (quota in diminuzione negli ultimi anni, era quasi il 78% nel 2009). Nel 2012, dopo un biennio di crescita, queste subiscono uno stop e registrano una flessione complessiva del 9%, ossia -26 miliardi di euro. Sono in diminuzione quasi tutte le attività ed in particolare:

- i "mezzi di trasporto", quota 8%, dopo il trend di crescita rilevato negli ultimi due anni, segnano una flessione del 21%, ossia -8 miliardi di euro rispetto al 2011;
- i "computer, apparecchi elettronici e ottici", incidenza del 7% (in calo), dopo il forte sviluppo rilevato nel 2010, sono per il secondo anno consecutivo in diminuzione, -20%, ossia -6 miliardi di euro;
- i "metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti", quota del 10%, per i quali si assiste ad un'inversione della tendenza positiva rilevata dal 2010 e registrano una contrazione dell'11%, corrispondente a quasi -4,7 miliardi di euro;
- anche i "prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori", 7% delle merci in entrata, in aumento nel 2010-2011, diminuiscono nel 2012 dell'8%, ossia di -2,4 miliardi.

Considerando gli altri settori di attività economica, l'unica variazione assoluta di rilievo è quella, ancora una volta, dei flussi dei "prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere" (20% delle importazioni totali, quota in crescita) che sono ancora aumentati (seppur in misura più contenuta) del 7%, corrispondente ad una spesa di 5 miliardi in più rispetto al 2011.

Negli ultimi anni, la distribuzione per settore di attività economica mostra una crescita del ruolo dei "prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere" a fronte di un calo dell'incidenza dei "prodotti delle attività manifatturiere" (in particolare, all'interno di quest'ultima categoria, dei "mezzi di trasporto").

Tab. 2. Esportazioni ed importazioni per settore di attività economica Anni 2009-2012 - Composizioni percentuali annue (1)

Settori	2009		2010		2011		2012	
	Imp.	*Exp.*	*Imp.*	*Exp.*	*Imp.*	*Exp.*	*Imp.*	*Exp.*
Prod.agricoltura, silvicoltura e pesca	3,3	1,6	3,0	1,7	3,2	1,5	3,2	1,5
Prod.dell'estrazione di minerali da cave e miniere	15,1	0,4	16,1	0,3	17,2	0,3	19,6	0,4
Prod. delle attività manifatturiere	77,6	95,0	77,5	95,7	76,1	95,8	73,7	95,8
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	7,6	6,9	6,9	6,6	6,8	6,5	7,2	6,7
Prod.tessili, abbigl., pelli e accessori	7,3	11,3	7,1	11,1	7,2	11,2	7,0	11,0
Legno e prod. in legno; carta e stampa	2,7	2,1	2,7	2,1	2,5	2,0	2,4	2,0
Coke e prodotti petroliferi raffinati	2,0	3,2	2,3	4,4	2,5	4,5	2,8	5,3
Sostanze e prodotti chimici	8,7	6,1	8,7	6,7	9,1	6,6	9,4	6,5
Articoli farmaceutici, (2)	5,4	4,2	4,7	4,1	4,8	4,1	5,2	4,4
Articoli in gomma (3)	3,1	6,2	3,1	6,2	3,1	6,0	3,0	5,8
Metalli di base (4)	8,3	11,1	9,8	11,7	10,6	12,9	10,0	13,0
Computer, app. elettronici e ottici	7,7	3,3	9,2	3,4	7,7	3,4	6,5	3,2
Apparecchi elettrici	3,5	5,9	3,6	5,7	3,4	5,4	3,5	5,1
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	6,3	18,9	6,1	17,8	6,0	18,2	5,9	18,1
Mezzi di trasporto	11,9	10,1	10,3	10,2	9,5	9,7	8,0	9,3
Prod. delle altre attività manifatturiere	3,0	5,7	2,9	5,6	2,8	5,3	2,7	5,4
E. elettrica, gas, vapore e aria cond.	1,0	0,1	0,7	0,1	0,7	0,1	0,7	0,1
Altri settori	3,1	2,9	2,7	2,3	2,7	2,2	2,8	2,3
Totale	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(1) Rispetto ai flussi economici.
(2) Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici.
(3) Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
(4) Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

A determinare il saldo positivo della bilancia dei pagamenti di circa 11 miliardi di euro è stato il saldo degli scambi relativi ai "prodotti delle attività manifatturiere", pari a 94 miliardi di euro, che, contrariamente a quanto accaduto in passato, è risultato superiore ai deficit totalizzati da quasi tutti gli altri settori produttivi. Fra questi, a pesare negativamente in modo decisivo è, come sempre, il saldo degli scambi di "prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere" - quota pari al 10% delle transazioni totali (import+export) - che chiude il 2012 con un valore negativo di 73 miliardi di euro (disavanzo che peggiora di 5 miliardi rispetto all'anno precedente). A questo si aggiungono, come in passato, –6,5 miliardi totalizzati dai "prodotti dell'agricoltura e della pesca" (2% del totale import+export), disavanzo leggermente più basso rispetto al 2011 (che rimane comunque superiore a quello totalizzato nel biennio ancora precedente). A seguire, i risultati peggiori provengono come in passato dagli scambi internazionali di due settori che hanno un'incidenza sul totale inferiore addirittura ad un punto percentuale: il disavanzo di quasi 2,4 miliardi per "l'energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata" e, infine, il deficit riguardante i "prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento", -3,3 miliardi.

Tornando al saldo positivo relativo ai "prodotti delle attività manifatturiere" (85% di import+export), questo è notevolmente aumentato nell'ultimo biennio, passando da 38 a 55 miliardi di euro fra il 2010 ed il 2011 e raggiungendo i 94 miliardi nel 2012. All'interno di questo settore, hanno contribuito positivamente all'avanzo complessivo gli scambi di tutte le categorie di prodotti. I più importanti sono quelli relativi agli scambi di:

- "macchinari ed apparecchi n.c.a." che hanno determinato un saldo di +48 miliardi di euro, un valore ormai in crescita da diversi anni;
- "prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori", con un avanzo di 17 miliardi, risultando così in crescita per il quarto anno consecutivo;
- "metalli di base e prodotti in metallo", con un saldo positivo di 13 miliardi di euro, un valore in forte crescita rispetto al 2011 (il secondo incremento più elevato);
- "articoli in gomma e materie plastiche, ecc." che chiudono con un avanzo di 11 miliardi di euro, un risultato che negli ultimi anni è, seppur con incrementi contenuti, sempre in aumento;
- "prodotti delle altre attività manifatturiere", pari a +11 miliardi, un valore in lento ma graduale aumento negli ultimi anni[4].

Rispetto al 2011, la variazione positiva più importante si rileva comunque per i "mezzi di trasporto" il cui saldo, negativo negli ultimi anni, è nel 2012 pari a circa +6 miliardi di euro.

Come in passato, rimangono invece negativi i saldi rilevati per gli scambi[5] di:

- "computer, apparecchi elettronici e ottici", -12 miliardi di euro, un risultato che però per il secondo anno consecutivo, migliora;
- "sostanze e prodotti chimici", -10 miliardi di euro, quasi 2 in meno rispetto al 2011;
- "articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici" che chiudono il 2012 con un saldo negativo di 2,5 miliardi di euro, valore in graduale miglioramento negli ultimi anni.

Dall'analisi per aree geografiche nel 2012 (tab. 3), il 68% delle esportazioni in valore sono state destinate al mercato europeo (54% nei Paesi dell'UE27), il 14% a quello asiatico, il 12% a quello americano - 7% la quota riguardante i soli Stati Uniti - ed il 5% a quello africano. In Europa, i nostri principali acquirenti sono la Germania, 13% delle merci esportate, seguita dalla Francia con l'11%, la Spagna ed il Regno Unito, con un'incidenza sul totale in entrambi i casi del 5%.

[4] Questi settori rappresentano nell'ordine il 12%, 9%, 12% e, gli ultimi due, ognuno 4% delle transazioni complessive del 2012.

[5] Le tre attività indicate di seguito incidono in misura del 5%, 8% e 5% sul totale degli scambi 2012.

Tab. 3. Esportazioni ed importazioni per gruppi di Paesi - Anni 2009-2012
Composizioni percentuali annue (1)

Paesi	2009		2010		2011		2012	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Europa	68,7	69,3	65,1	69,4	64,5	69,4	64,2	67,6
Unione Europea 27	57,4	57,6	54,8	57,3	53,7	56,0	52,9	53,7
Francia	8,9	11,6	8,8	11,6	8,4	11,6	8,3	11,1
Paesi Bassi	5,7	2,4	5,4	2,5	5,2	2,4	5,4	2,4
Germania	16,7	12,7	16,1	13,0	15,5	13,1	14,6	12,5
Regno Unito	3,3	5,1	2,7	5,2	2,7	4,7	2,5	4,9
Grecia	0,5	2,1	0,5	1,6	0,5	1,3	0,6	1,1
Spagna	4,4	5,7	4,6	5,8	4,5	5,3	4,4	4,7
Austria	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	2,2
Polonia	2,2	2,7	2,0	2,5	1,9	2,5	1,9	2,4
Paesi europei non UE	11,3	11,7	10,3	12,0	10,8	13,3	11,3	13,9
Federazione russa	4,1	2,2	4,0	2,3	4,2	2,5	4,8	2,6
Svizzera	3,5	4,6	2,8	4,7	2,8	5,5	2,9	5,9
America	6,0	9,7	6,1	10,0	6,6	10,5	6,4	11,5
Stati Uniti	3,2	5,9	3,0	6,0	3,2	6,1	3,3	6,8
Asia	16,5	13,9	19,9	13,7	21,4	14,2	19,6	14,1
Cina	6,5	2,3	7,8	2,6	7,4	2,7	6,5	2,3
Giappone	1,3	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	0,8	1,4
Africa	8,2	5,5	8,4	5,3	6,9	4,3	9,3	4,9
Oceania ed altri territori	0,5	1,6	0,5	1,6	0,6	1,7	0,5	1,9
Mondo	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
- Opec	**8,4**	**6,1**	**9,5**	**5,3**	**8,5**	**4,7**	**10,8**	**5,7**

(1) Rispetto ai flussi economici.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Negli ultimi anni, le dinamiche più rilevanti sono una flessione degli scambi in Europa - su cui incide la graduale diminuzione della quota delle esportazioni nei Paesi dell'UE27 in parte compensata dalla crescita di quelle negli altri Paesi europei – ed una modesta crescita della quota dell'export in America (in particolare verso gli Stati Uniti).

La crescita economica delle esportazioni complessiva del 4% (quasi 14 miliardi di euro in più rispetto al 2011) si è tradotta in un incremento dell'export in tutti i continenti. La più elevata si è verificata in America dove, per il terzo anno consecutivo (seppur a tassi decrescenti), gli scambi in uscita aumentano del 13%, ossia di 5 miliardi di euro rispetto al 2011. A sostenere questa dinamica, le esportazioni negli Stati Uniti che si confermano in crescita del 17% per un valore di +3,8 miliardi. Dopo la contrazione rilevata nel 2011, ricominciano a crescere in misura sostenuta anche le esportazioni in Africa, 19% ossia +3 miliardi di euro. Come negli ultimi anni (tranne che per il 2009), un sostegno alla crescita, seppur in misura inferiore rispetto al passato, è stato fornito anche dalle esportazioni in Asia, 4% ossia quasi due miliardi in più rispetto all'anno precedente e in Europa, 1%, in valore assoluto pari a quasi 3 miliardi di euro.

I flussi con i Paesi non UE27 continuano ad avere una dinamica positiva (seppur meno sostenuta), 8% ossia +4,2 miliardi. Fra questi, gli scambi con la Svizzera e la Federazione russa (quote sul totale delle merci in uscita del 6% e 3%) registrano incrementi che oscillano intorno all'11% e 7%, ossia +2,2 e +0,7 miliardi di euro. Dopo un biennio di crescita, nel 2012 le esportazioni con i Paesi dell'UE27 subiscono invece una leggera flessione, inferiore ad un punto percentuale ed in valore assoluto pari a -1,5 miliardi di euro, dinamica influenzata in particolare dagli scambi con la Spagna (5% del totale) che, fra i due anni a confronto, diminuiscono dell'8%, circa -1,6 miliardi. Si riducono, seppur con valori più modesti, le esportazioni in tutti i principali Paesi dell'UE27 fatta eccezione per quelle con il Regno Unito, 8% ossia +1,4 miliardi di euro e con i Paesi Bassi in crescita del 2%, +150 milioni (incidenza sulle esportazioni di questi due Paesi del 5% e 2%).

Infine, si segnala la ripresa delle esportazioni con i Paesi dell'OPEC che dopo la leggera flessione del 2011, crescono in misura particolarmente sostenuta nel 2012: in termini percentuali del 25% ossia di 4,3 miliardi di euro.

In termini d'importazioni, è sempre l'Europa ad avere un ruolo predominante, 64%, quota che però, ormai da diversi anni, ha un trend decrescente (fra cui spicca la flessione del peso dell'UE27 dal 63% al 53% fra il 2003 ed il 2012). Anche se in leggera flessione rispetto al 2011, hanno un peso rilevante i flussi dall'Asia che raggiungono nel 2012 il 20%, quota che comunque dal 2000 ad oggi è aumentata di sette punti percentuali. A seguire l'incidenza delle merci in entrata provenienti dall'Africa che si attesta al 9% (in crescita rispetto agli ultimi anni) e, infine, il ruolo delle transazioni con l'America che, dopo la lenta ma graduale diminuzione dall'8,5% nel 2000 al 6,1% nel 2006, oscilla da allora intorno a questo valore.

In Europa, il 53% delle importazioni complessive proviene dall'UE27 e l'11% dagli altri Paesi europei (Svizzera e Federazione russa 3% e 5%), quote che negli anni risultano la prima in diminuzione (dal 2009 di quattro punti percentuali) e la seconda costante. Fra i Paesi UE27, i mercati di approvvigionamento più importanti sono, come sempre, la Germania (15%), la Francia (8%) e i Paesi Bassi (5%). Le quote sia della Germania sia della Francia hanno negli anni una dinamica decrescente mentre quella con i Paesi Bassi si mantiene costante. Analogo l'andamento dell'incidenza concernente il Regno Unito che passa dal 5,5% nel 2007 al 2,5% nel 2012.

Ad influenzare in modo sostenuto la diminuzione delle importazioni nel 2012 (-6%, ossia -23 miliardi di euro rispetto al 2011) sono le merci in arrivo da tutti i continenti fatta eccezione per l'Africa. In questo caso, dopo la flessione del 2011, le importazioni aumentano in modo sostenuto generando un incremento del 27% (7,4 miliardi di euro in più rispetto al 2011). Dopo un biennio di variazioni positive però, le importazioni provenienti dall'Europa sono in calo, -6%, ossia 16 miliardi di euro in meno rispetto al

2011, attribuibile essenzialmente ai Paesi appartenenti all'UE27 (per gli altri Paesi la contrazione è di appena l'1%, meno di mezzo miliardo di euro). Per questi, le transazioni diminuiscono del 7%, ovvero di 15,4 miliardi; sono risultati in sensibile calo quelle con la Germania e la Francia[6].

Nel 2012, dopo gli aumenti sostenuti del biennio precedente, i flussi provenienti dall'Asia subiscono una forte contrazione, -13%, ossia -11 miliardi di euro (superiore a questa la flessione in termini percentuali considerando la Cina, -17%, ossia -5 miliardi) così come quelli dall'America, in calo del 9% equivalente in valore assoluto a circa due miliardi e mezzo.

Considerando i saldi dei singoli continenti, per il secondo anno consecutivo è positivo quello con i Paesi europei (66% dell'interscambio complessivo): pari a 20 miliardi di euro è inoltre molto più elevato rispetto a quello del 2011 (pari a 1,8 miliardi). Continuano come sempre a generare un surplus anche gli scambi con l'America (9% import+export), 20 miliardi di euro, un avanzo in crescita da diversi anni e che nel 2012 aumenta di 7 miliardi. Analoga, seppur più attenuata, la dinamica del saldo con gli Stati Uniti che chiude il 2012 con un valore positivo di 14 miliardi, ossia 4 miliardi in più rispetto al 2011. Come in passato, anche se in misura minore, contribuisce positivamente anche il saldo riguardante gli scambi con i Paesi di "Oceania e altri territori" (1% di import+export), pari nel 2012 a 5,6 miliardi di euro (con una crescita annua di 1,5 miliardi).

Sono invece negativi i saldi con gli altri continenti. In particolare per i Paesi dell'Africa (7% di import+export), il saldo raggiunge -16 miliardi di euro, un valore superiore a quello rilevato nel 2011 di quasi quattro miliardi e mezzo e comunque il più elevato dal 2009. Il mercato asiatico (17% delle transazioni totali) chiude con un disavanzo di 19 miliardi, risultando in forte riduzione rispetto a quanto accaduto nel biennio precedente; in questa area, particolarmente negativo è il quadro degli scambi con la Cina (5% del totale) il cui deficit è stato di 16 miliardi, risultando migliore rispetto a quello rilevato nel 2011 di circa 4 miliardi (oscillava intorno a –5 miliardi nei primi anni del 2000).

Come abbiamo anticipato, le transazioni con i Paesi europei hanno generato nel 2012 un sostanzioso saldo positivo. A determinare questo risultato, sono stati gli scambi sia con i Paesi dell'UE27 sia con gli altri Paesi europei[7]. Nel primo caso, si arresta la serie di valori negativi degli ultimi tre anni e fra il 2011 ed il 2012 il saldo della bilancia dei pagamenti passa da -5 a +9 miliardi di euro. Fra questi, rimane negativo il saldo con la Germania - anche se con un valore assoluto inferiore rispetto al passato (-6 rispetto a -13 miliardi di euro) - e quello con i Paesi Bassi, risultando sostanzialmente costante (pari a circa -11

[6] Rispettivamente con flessioni del 12% e 7%, ossia -7 e -2 miliardi di euro.

[7] Quota di import+export dei Paesi UE27 e degli altri Paesi europei pari rispettivamente a 53% e 13% (quote rispettivamente in diminuzione ed in aumento).

miliardi di euro[8]). I risultati positivi più significativi sono, come sempre, quelli generati dagli scambi con la Francia (quasi 12 miliardi, circa due in più rispetto al 2011) ed il Regno Unito (+9 miliardi, quasi 3 in più rispetto al 2011).

Molto sostenuti risultano poi sia il valore sia la dinamica del saldo delle transazioni con gli altri Paesi europei. Nel 2012, l'avanzo è stato di 11,5 miliardi di euro registrando un forte incremento rispetto al 2011 quando aveva raggiunto i 7 miliardi di euro (più che raddoppiando rispetto all'anno ancora precedente). Come sempre, molto elevato e positivo è il saldo con la Svizzera, pari a quasi 12 miliardi mentre si conferma di segno negativo ed in crescita quello con la Federazione russa che fra il 2011 ed il 2012 passa da -7,6 a -8,3 miliardi di euro.

Infine, si segnala il disavanzo con i Paesi esportatori di petrolio (OPEC): pari nel 2008 a -21 miliardi di euro (+5 più rispetto al 2007) è sceso a -7 miliardi nel 2009 per risalire a circa -17 miliardi nei due anni successivi, proseguendo la sua crescita fino a -19 miliardi nel 2012.

I dati disponibili per il 2013 confermano in linea di massima le tendenze osservate a livello annuale. Nel periodo gennaio-aprile le merci scambiate - complessivamente 141 mila tonnellate - sono ancora in calo, rispetto allo stesso periodo del 2012 del 9%, variazione che caratterizza sia le importazioni sia le esportazioni (69% e 31% delle transazioni totali). In termini economici, tali scambi hanno generato un volume di affari di 248 miliardi di euro, un valore leggermente inferiore a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente, e la differenza fra esportazioni ed importazioni (59% e 41% del totale), come nel 2012, è positiva. Pari a 4,7 miliardi di euro (in valore simile ma di segno opposto il saldo nel primo quadrimestre del 2012), tale risultato è la sintesi di una riduzione delle importazioni di circa 8 miliardi e la crescita di quasi 1 miliardo delle esportazioni.

Considerando la distribuzione degli scambi per settore di attività economica, trovano conferma in linea di massima le osservazioni emerse dall'analisi dei dati annuali. I valori più significativi sono ancora il saldo positivo dei "prodotti delle attività manifatturiere" e quello negativo relativo ai "prodotti dell'estrazione delle cave e delle miniere" (86% e 8% degli scambi). Entrambi contribuiscono al miglioramento del saldo complessivo: il primo che aumenta da 25 a 28 miliardi di euro ed il secondo che si riduce da -29 a -20 miliardi. Fra le attività manifatturiere, sono come sempre positivi, i saldi relativi agli scambi di "macchinari ed apparecchi n.c.a" (14,9 miliardi di euro), "prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori" (5,5 miliardi), "articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi" (3,8 miliardi), "prodotti delle altre attività manifatturiere" (3,6 miliardi) e "metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e

[8] Superiore a quello del 2009 ma simile a quelli ancora precedenti.

impianti" (3,3 miliardi). Fatta eccezione per quest'ultima attività produttiva, tutti i saldi, come nel 2012, hanno una dinamica di crescita (rappresentano nell'ordine il 12%, 9%, 5%, 4% e 12% delle transazioni). Continuano invece ad essere i saldi negativi più elevati quelli relativi agli scambi di "sostanze e prodotti chimici", "computer, apparecchi elettronici e ottici" e "articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici" (quota nell'ordine dell'8%, 4% e 5%) che nei primi quattro mesi dell'anno in corso risultano pari a -3,6 miliardi di euro, -3 e -0,6 miliardi di euro. Tali deficit del 2013 in valore assoluto sono inferiori rispetto a quelli osservati nello stesso periodo del 2012.

La diffusa flessione delle importazioni ha colpito soprattutto le entrate riferite ai "prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere" (-23%, -6 miliardi di euro) ed ai "prodotti delle attività manifatturiere" (-3%, -2,8 miliardi); fra questi, spiccano la contrazione delle vendite di "mezzi di trasporto" (-12%, -1,3 miliardi) e di "computer, apparecchi elettronici e ottici" (-14%, -1,1 miliardi)[9]. Dal lato delle esportazioni, diminuiscono su base tendenziale le vendite di "coke e prodotti petroliferi raffinati" e di "metalli di base e prodotti in metallo (escluse macchine e impianti)", rispettivamente 3% e 10% del totale, che in questo periodo diminuiscono del -16% e -7% (intorno a -1,1 miliardi di euro); entrambe queste attività, nel 2012 erano risultate in aumento.

Analizzando la distribuzione degli scambi per area geografica, valgono in linea di massima le stesse osservazioni emerse dall'analisi dei dati annuali. Come sempre, il saldo delle transazioni con l'America, l'Europa e l'Oceania (e altri territori) è positivo mentre rimane negativo quello relativo agli scambi con l'Asia e l'Africa. Al miglioramento del saldo complessivo fra il primo quadrimestre del 2012 e quello del 2013 (da -4,2 a 4,7 miliardi di euro) contribuiscono i primi tre continenti con un aumento del surplus, soprattutto quello dell'America che passa da 4,6 a 6,5 miliardi di euro e gli altri due con una riduzione del deficit. Per l'Asia (16% di import+export), si passa da -8,9 a -3,2 miliardi di euro e per l'Africa (7% di import+export) da -6,8 a -4,5 miliardi di euro; in entrambi i casi, a determinare tale dinamica è l'incremento delle vendite del Made in Italy (8% e 11%) e di una robusta riduzione delle importazioni (-17% e -14%). In ambito europeo, è positivo il saldo degli scambi sia con i Paesi UE27 sia con gli altri. In entrambi i casi, risulta però inferiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2012 (nel primo caso da 2,8 a 2,2 miliardi e nel secondo da 2,6 a 1,9 miliardi). All'interno dell'UE27 (54% degli scambi), tale riduzione è causata da una contrazione sia delle esportazioni sia delle importazioni (la prima più sostenuta della seconda) mentre per gli altri Paesi europei (quota del 13%) è stata determinata da un aumento più sostenuto delle importazioni rispetto a quello

[9] I "prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere" ed i "prodotti delle attività manifatturiere" hanno determinato rispettivamente il 17% e 76% delle importazioni; i "mezzi di trasporto" ed i "computer, l'8% e 6%.

osservato per le esportazioni. Infine, si segnala la dinamica del disavanzo con i Paesi dell'OPEC che fra i due quadrimestri a confronto scende da -8,1 a -3,6 miliardi di euro.

La diffusa contrazione delle importazioni si è manifestata soprattutto per gli acquisti nei Paesi asiatici, -17%, -4,4 miliardi di euro; a seguire, diminuiscono quelli effettuati in Africa e America, in valore di circa -1,7 miliardi equivalente a -14% e -19%. Di poco inferiore in valore assoluto è infine la contrazione delle importazioni dai Paesi dell'UE27 che in percentuale è del -2% (da queste aree geografiche in questo periodo sono arrivate il 18%, 9%, 6% e 54% delle merci in entrata). Viceversa, sono gli acquisti dai Paesi europei extra UE27 a registrare un incremento significativo, 8% ossia +1,1 miliardi di euro. Dal lato delle esportazioni, a frenare la ripresa sono soprattutto gli scambi con i Paesi dell'UE27 (incidenza sul totale del 54%) che in questo quadrimestre registrano una contrazione tendenziale del 3%, equivalente a -2,2 miliardi di euro e, come sempre, sono invece le vendite nei Paesi europei extra UE27 a spingere al rialzo, con un'espansione del 3%, +506 milioni (quota del 14%). Leggermente più elevato il valore assoluto registrato per le vendite in Africa (in percentuale 10%) mentre raggiunge +1,3 miliardi di euro l'incremento delle esportazioni in Asia, 8% (incidenza sul totale del 14%).

1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto

Nel trasporto internazionale di merci in termini fisici (importazioni+esportazioni), la modalità più rilevante è, come in passato, quella marittima (tab. 4)[10]. Nel 2012, sono state trasportate via mare il 55% delle merci, imputabili per il 44% ai bulk liquidi, per il 23% ai bulk solidi, per il 19% al traffico containerizzato e per l'11% e 4% rispettivamente al General cargo ed al Ro-Ro[11]; a seguire si trova la modalità stradale con un'incidenza del 24% mentre il trasporto ferroviario e le condotte hanno movimentato rispettivamente l'11% (con una leggera prevalenza del trasporto tradizionale rispetto a quello unitizzato) ed il 10% delle merci (del tutto marginale il peso del vettore aereo, 0,2%).

Tra il 2009 ed il 2011, tale distribuzione ha messo in evidenza una sostanziale stabilità della quota marittima[12] (combinazione di una leggera diminuzione dei bulk liquidi e di un lieve aumento del General cargo e dei container) e una graduale crescita di quella relativa alla ferrovia e, soprattutto, della strada a svantaggio delle condotte. Nel 2012, l'autotrasporto continua a crescere (da 23% a 24%) mentre diminuisce essenzialmente il trasporto marittimo.

Tutte le modalità di trasporto hanno risentito della flessione delle tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2012. La variazione percentuale negativa più sostenuta si

[10] I dati sulla modalità ferroviaria non sono ad oggi disponibili. È in lavorazione un'indagine sul comparto i cui risultati saranno in futuro resi noti.

[11] La quota relativa ai bulk liquidi ha una dinamica decrescente negli ultmini anni (51% nel 2009) a beneficio delle altre tipologie fatta eccezione per il Ro-Ro la cui incidenza si mantiene costante.

[12] Dopo la graduale flessione tra il 2000 ed il 2008 a beneficio, secondo gli anni, di tutte le altre modalità.

riscontra per la modalità marittima, -10%, che in valore assoluto equivale ad una riduzione annua di 26 milioni di tonnellate; queste diminuiscono per tutte le tipologie di trasporto e soprattutto i bulk liquidi (-14% ossia -17 milioni). L'autotrasporto ha movimentato nel 2012 circa 3,5 milioni di tonnellate in meno rispetto a quanto accaduto nel 2011 (-3%) mentre è stata di circa 2,5 milioni di tonnellate la contrazione del movimentato sia via ferrovia sia per condotte (-5% in entrambi i casi).

Tab. 4. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto (1) Composizioni percentuali - Anni 2000-2012

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
Flussi quantitativi						
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	23,4	10,7	0,2	9,3	100,0
2012	54,9	24,4	11,0	0,2	9,5	100,0
Flussi economici						
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	33,9	41,8	14,0	7,5	2,8	100,0
2012	33,9	41,3	13,5	8,1	3,2	100,0

(1) Dati 2012 provvisori.

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 economici[13]. Considerando i valori medi unitari delle merci per modo di trasporto nel 2012, il valore più basso è sempre quello delle merci in entrata nel nostro Paese con le c.d. altre modalità[14], 592 euro/tonnellata, ed il più elevato è quello riguardante le esportazioni via aereo, 79 mila euro/tonnellata; sia per le esportazioni sia per le

[13] 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.

[14] In questo caso si tratta fondamentalmente di trasporto per condotte.

importazioni, tali valori sono per tutte le modalità in crescita rispetto al 2011, seppur in misura diversa, fatta eccezione per le importazioni terrestri - strada e ferrovia - il cui valore medio diminuisce leggermente.

In termini economici, la quota del vettore marittimo ammonta al 34% e quella relativa alle condotte al 3%; assumono invece maggior rilievo (rispetto a quanto accade considerando le quantità) l'incidenza del trasporto stradale, 41%, ferroviario, 14%, ed aereo, 8%. Nel triennio 2009-'11, vi è stato un recupero del vettore marittimo[15] la cui quota sul totale passa da 31% nel 2009 a 34% nel 2011 parallelamente ad una flessione dell'autotrasporto (da 44% a 42%) e della ferrovia (da 15% a 14%). Nel 2012, queste ultime due modalità continuano a perdere qualche decimale a beneficio, anche se di poco, sia delle condotte sia dell'aereo.

La variazione negativa di import+export in termini economici non incide su quanto trasportato complessivamente dal vettore aereo e dalle c.d. altre modalità. In particolare, si osserva una crescita rispettivamente del 6% e del 14%, in valore assoluto pari a +3,4 e +3,1 miliardi di euro dovuta esclusivamente agli incrementi dei valori unitari dato che in entrambi i casi le quantità sono diminuite. A subire la perdita in valore assoluto più consistente è il trasporto su strada, -9 miliardi di euro rispetto al 2011 (-3%). A seguire, il trasporto ferroviario i cui scambi generano 5 miliardi di euro in meno rispetto all'anno precedente (-5%) ed, infine, quello marittimo (-4 miliardi; -2%).

Considerando separatamente i flussi quantitativi in ingresso e in uscita (fig. 1)[16], 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 2012, sono infatti arrivate via mare il 58% delle importazioni (quota in diminuzione rispetto al 2011) ed il 14% (in leggero aumento) tramite condotte mentre tali valori risultano pari al 55% e 10% per il totale degli scambi. Nell'ambito della modalità marittima, rispetto al complesso delle transazioni marittime, assume maggior rilievo il trasporto di bulk liquidi e solidi, 47% e 31% (44% e 23% i pesi considerando import+export) mentre è inferiore a quello complessivo il contributo del trasporto containerizzato (10% rispetto a 19%); come per il totale, invece, la quota del General cargo e del Ro-Ro oscilla intorno al 10% e 3%.

L'incidenza della modalità stradale è del 18% e quella relativa alla ferrovia del 9%; il contributo del trasporto ferroviario unitizzato per l'import è più modesto rispetto a quello totale, 37% rispetto a 48%, e viceversa per quello tradizionale, 63% e 52%.

---

[15] Negli anni precedenti avevamo invece 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).

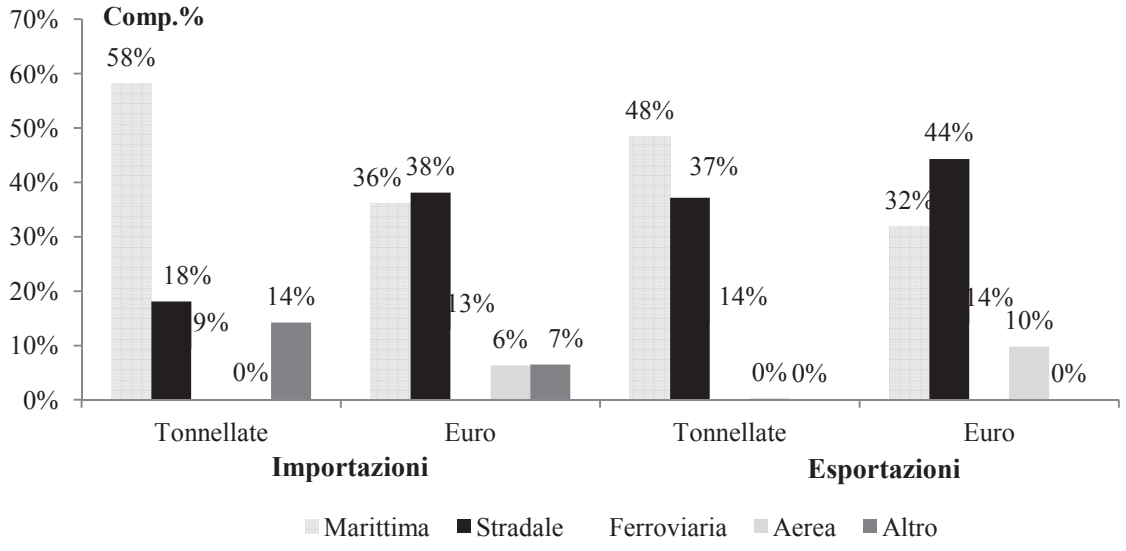
[16] Tabelle in Appendice.

Come negli ultimi anni, la composizione dei volumi in importazione mostra un leggero ma continuo aumento del ruolo sia della strada sia della ferrovia. Se tra il 2009 ed il 2011 si è rilevata parallelamente una flessione del peso delle condotte (dal 16% al 13% mentre in precedenza aveva una tendenza annua di crescita), nel 2012 l'incidenza di queste tre modalità ha una dinamica positiva, seppur modesta, mentre diminuisce la quota del trasporto marittimo.

La diminuzione in termini di quantità delle importazioni del 12% rispetto al 2011 si è riflessa su tutte le modalità. La contrazione più significativa è quella rilevata per la modalità marittima che riporta un calo (come nel 2011) delle tonnellate movimentate del 15%, in valore assoluto pari a -31 milioni. A seguire, la contrazione di traffico in valore assoluto più rilevante spetta all'autotrasporto, -3 milioni ossia -6%; si ferma a -2 milioni il calo relativo alla ferrovia ed alle condotte, variazioni che in termini percentuali sono nell'ordine dell'8% e 5%.

Considerando le importazioni in termini economici, l'autotrasporto movimenta il 38% degli acquisti ed il marittimo il 36%, quote che rispetto al 2011 risultano nell'ordine costante ed in leggero calo. A seguire, il vettore più significativo è quello ferroviario, 13%, ed infine le altre due modalità, con quote che oscillano intorno al 6%, in entrambi i casi in leggero aumento rispetto al 2011.

Fig. 1. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto – Anno 2012



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Complessivamente, le importazioni sono diminuite in termini economici del 7%. La stessa dinamica si riscontra per il trasporto sia marittimo sia stradale che diminuiscono rispettivamente del 10% e 7%, ossia di 15 e 11 miliardi di euro rispetto al 2011. Anche le

transazioni via ferrovia hanno una tendenza negativa: -9%, corrispondente in valore assoluto a -5 miliardi di euro. Di converso, la dinamica positiva più sostenuta si registra per gli scambi con le c.d. altre modalità, in crescita del 14% e, in misura più contenuta, per quelli aerei, 4% (variazioni che si traducono in incrementi di 3 e 0,8 miliardi di euro).

Passando ai volumi quantitativi di esportazioni nel 2012, è sempre il vettore marittimo a detenere la quota di mercato più elevata[17], 48%. Sul complesso delle merci in uscita via mare, la distribuzione per tipologia si differenzia da quella relativa alle merci in entrata: la più significativa, per il secondo anno consecutivo, è il trasporto di container, 40%, ed a seguire i bulk liquidi, 38% (10% e 47% il peso considerando solo le importazioni); è inoltre molto diverso il ruolo del trasporto dei bulk solidi che per le esportazioni rappresenta appena il 4% (pari al 31% in entrata) e quello del Ro-Ro, 6% (3% in entrata).

Nell'export, l'autotrasporto assume un ruolo di particolare rilievo (determinato dal maggior peso di beni manufatti nelle esportazioni): 37% delle merci vendute all'estero, in leggero calo rispetto al 2011 ma simile a quanto rilevato negli anni precedenti. Fra le altre modalità, anche l'incidenza del trasporto ferroviario aumenta rispetto a quanto rilevato per le importazioni attestandosi nel 2012 al 14% (all'incirca come negli ultimi anni); rispetto alle importazioni, è il trasporto unitizzato a far la differenza il cui peso è del 37% per le merci in entrata via ferrovia, ma sale al 62% per quelle in uscita (come sempre marginali le altre modalità).

Dell'incremento delle esportazioni in termini di volumi di circa il 3% ha beneficiato esclusivamente la modalità marittima (7%, +4,6 milioni di tonnellate). Fatta eccezione per i bulk solidi ed il Ro-Ro (i cui scambi sono rispettivamente diminuiti e rimasti stabili), tutte le altre tipologie di trasporto mostrano un aumento sostenuto delle tonnellate trasportate, in particolare +9% ossia + 2 milioni di tonnellate per i bulk liquidi e +6% ossia +1,5 milioni per il traffico containerizzato. Il trasporto aereo, ferroviario e stradale hanno invece, anche se in misura contenuta, una dinamica negativa.

Come in passato, considerando i flussi in uscita in termini economici, è prevalente il ruolo dell'autotrasporto, con una quota nel 2012 del 44%, seguito da quello relativo al vettore marittimo, 32%, percentuali che mostrano negli ultimi anni una tendenza di leggera diminuzione la prima e di aumento la seconda. L'incidenza del vettore ferroviario oscilla intorno al 14%, in leggero ma graduale calo negli ultimi anni ed, infine, con una dinamica opposta, la quota del vettore aereo che raggiunge il 10% dei flussi economici (nonostante i quantitativi trasportati marginali, 0,3%).

Complessivamente le esportazioni sono aumentate in termini economici del 4% e tutte le modalità mostrano dinamiche di crescita (fatta eccezione per la ferrovia in calo dell'1%). Particolarmente sostenuta è quella del trasportato via mare, 9% ossia quasi +11 miliardi di

[17] Seppur con un valore inferiore rispetto alle importazioni.

euro (grazie alla combinazione di una crescita sia delle tonnellate sia del valore medio). Aumentano anche le transazioni via aereo e strada (in questo caso grazie solo all'incremento del valore medio): in valore assoluto pari a circa +3 e +2 miliardi di euro (ossia 7% e 1%).

1.1.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto

La domanda di trasporto merci internazionale è, come sempre, servita prevalentemente dagli operatori stranieri (tab. 5). Nel 2012, in ambito stradale il 27% del traffico è stato soddisfatto da vettori italiani, il 19% nel caso del trasporto aereo e il 13% per quello marittimo[18].

In merito al trasporto aereo, dopo la caduta tra il 2007 ed il 2009 (dal 30% al 15%[19]), nel 2010 la presenza degli operatori italiani sul mercato internazionale ha recuperato terreno, attestandosi intorno al 22%. Da allora però, ha di nuovo un trend negativo e nel 2012 si ferma al 19%. Per quanto riguarda le esportazioni, la quota dei soggetti italiani, pari al 18%, è per il secondo anno consecutivo in diminuzione. Per le importazioni, dopo essere aumentata nel 2011, perde di nuovo peso e si attesta al 21%[20].

Tab. 5. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2000-2012

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	14,7	12,0	14,0	21,5	21,5	21,5
2011	28,1	26,7	27,4	14,6	11,6	13,9	22,8	19,1	20,5
2012	28,1	26,7	27,4	14,0	10,9	13,1	21,4	17,8	19,2

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

[18] Con la 12ª flotta nella graduatoria mondiale, gli armatori italiani operano in prevalenza Estero su Estero.

[19] Il ruolo degli operatori nazionali ha avuto un trend decrescente nei primi quattro anni del nuovo millennio a cui si è contrapposta negli anni successivi una tendenza a rafforzarsi fino al 2007.

[20] 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.

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 stato progressivamente eroso dalla concorrenza degli operatori esteri nei flussi sia di importazioni sia di esportazioni. Nel 2012, però, tale tendenza si arresta e la quota degli operatori italiani rimane costante, circa il 27%. La presenza dei vettori nazionali nei flussi in entrata del nostro Paese, prossima al 36% negli anni 2004-2006, è scesa di anno in anno per attestarsi negli ultimi due al 28%. Dal lato delle esportazioni, il ruolo italiano è diminuito progressivamente dal 2004, risultando pari nel 2012, così come nell'anno precedente, al 27% (era 36% nel 2004).

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%. Tale dinamica s'interrompe e s'inverte a partire dal 2010, risultando pari nel 2012 al 13%. Come sempre, la presenza italiana negli scambi internazionali in uscita ha una dinamica decrescente e fra i due anni a confronto passa da 11,6% al 10,9%; il ruolo degli operatori italiani nel segmento delle importazioni si attesta al 14%, risultando così in diminuzione per il terzo anno consecutivo.

Per questa modalità, sono inoltre disponibili informazioni relative a diverse tipologie di trasporto. I dati 2012 indicano che la presenza dei vettori residenti in Italia è del:

- 24% per il Ro-Ro, quota ormai in diminuzione per il secondo anno consecutivo (valore comunque simile a quello rilevato in precedenza);
- 17% nel caso dei bulk liquidi, una quota in leggero ma graduale calo dal 2009;
- 12% per il General cargo e 14% per i bulk solidi; nel primo caso, fatta eccezione per il 2010, si tratta del valore più basso dal 2004 ad oggi (quello più alto è stato osservato nel 2009, pari a 19%) mentre nel secondo caso, tale valore è fra i più elevati;
- 3% per i container (così come nel 2011), 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 passeggeri

1.2.1. I flussi quantitativi

Dopo il rallentamento della crescita dei passaggi alle frontiere italiane rilevata nel 2009[21], la ripresa l'anno successivo e la stabilità nel 2011, questi sono risultati nel 2012 pari a 134,4 milioni, ossia circa mezzo milione in più rispetto all'anno precedente (tab. 6). Questa dinamica è la combinazione di una crescita, seppur di pochi punti percentuali, sia dei viaggi degli stranieri sia degli italiani (in calo invece nel 2011).

Tab. 6. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane - Anni 2005-2013 (Dati in milioni)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	G.-apr.'13
Italiani	46,0	49,1	52,5	57,4	57,7	59,8	57,5	57,7	16,3
Stranieri	60,2	67,5	71,2	71,7	72,5	74,1	76,4	76,7	19,9
Totale	**106,3**	**116,6**	**123,7**	**129,1**	**130,3**	**133,9**	**133,9**	**134,4**	**36,2**

Fonte: Banca d'Italia

I turisti stranieri nel 2012 hanno determinato il 57% dei passaggi alle frontiere nazionali e, di conseguenza, la quota degli spostamenti degli italiani è stata del 43%, distribuzione simile a quella rilevata nel 2011 anno in cui, rispetto al triennio precedente, era aumentato di circa due punti percentuali il peso degli stranieri.

I dati disponibili per il 2013, però, non confermano questa ripresa. Nel primo quadrimestre, i viaggiatori sono diminuiti del 5%, ossia 1,9 milioni di passeggeri in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. Sono diminuiti i viaggi sia degli italiani, -6% (-1 milione), sia degli stranieri, -4% (circa 850 persone in meno). Come qualche anno fa, la quota dei passaggi alle frontiere è di nuovo pari al 55% per gli stranieri ed al 45% per gli italiani.

1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto

Come in passato, nel 2012 è la strada la modalità di gran lunga più significativa con una quota complessiva di passaggi alle frontiere italiane del 67% (tab. 7). Segue a distanza il trasporto aereo, incidenza del 30%, mentre quello ferroviario e marittimo rappresentano una quota sicuramente più modesta, rispettivamente 1% e 2%. All'incirca come nel biennio 2008-'09 e contrariamente a quanto accaduto nel biennio successivo, nel 2012 si rileva un leggero recupero (un punto percentuale) della quota stradale. A diminuire, seppur di pochi decimali, sono invece tutte le altre modalità. In base ai dati disponibili per il 2013 (gennaio-aprile), il recupero della quota stradale non viene confermato.

Per quanto riguarda la ripartizione per modalità di trasporto distintamente per i viaggiatori

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

italiani e quelli stranieri, ancora una volta nel 2012 si conferma una preferenza leggermente più alta degli italiani rispetto agli stranieri all'uso della strada, rispettivamente 68% (un valore in aumento rispetto al 2011 dopo un triennio di leggere flessioni) e 66% (all'incirca costante rispetto al 2011 dopo essere risultata in calo rispetto al 2009 ma superiore a quella rilevata nel 2008). Il ricorso al vettore aereo, dopo essere stato simile nel 2011 per le due tipologie di viaggiatori, torna ad essere come in passato più frequente fra gli stranieri rispetto agli italiani, risultando pari rispettivamente a 31% e 29% (in leggero aumento per il terzo anno consecutivo la prima e viceversa in diminuzione dopo un biennio di crescita la seconda). Per le altre due modalità si conferma una leggera preferenza degli stranieri per gli spostamenti sia in treno (1,6% e 0,9% per gli italiani) sia in nave (rispettivamente 2,4% e 1,7%). Tali indicazioni trovano inoltre conferma nei dati disponibili per il primo quadrimestre del 2013.

Tab. 7. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di modalità Anni 2005-2013 - Composizioni percentuali annue

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
Italiani					
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
2012	68,4	0,9	29,0	1,7	100,0
Gen.-apr.'13	69,2	1,0	29,1	0,8	100,0
Stranieri					
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
2012	65,5	1,6	30,5	2,4	100,0
Gen.-apr.'13	63,6	1,6	33,2	1,5	100,0
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
2012	66,8	1,3	29,8	2,1	100,0
Gen.-apr.'13	66,1	1,4	31,4	1,2	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Se nel 2011, contrariamente al passato, era stato rilevato un leggero aumento fra gli italiani (anche se di pochi decimali) dell'uso del treno rimanendo invece costante fra gli stranieri, nel 2012 tale andamento è per entrambe le tipologie di turisti decrescente, seppur di pochi

decimali. Analoga la dinamica 2012 per il trasporto marittimo che presenta un leggero calo delle scelte sia degli italiani sia degli stranieri.

A fronte di un numero di passaggi alle frontiere nazionali in leggero aumento fra il 2011 ed il 2012, è la modalità stradale ad essere privilegiata. Infatti, i passaggi sono aumentati complessivamente del 2% (di pari misura ma di segno opposto la variazione nel 2011), in valore assoluto +1,6 milioni, frutto di una crescita sia degli italiani (quasi 3%, +951 mila) sia degli stranieri (1%, +609 mila). Sono invece diminuiti i passaggi a tutte le altre frontiere. A quelle marittime, la dinamica è ancora una volta negativa -15%, in valore assoluto circa mezzo milione, determinata dalle scelte sia degli italiani (-21%, -0,1 milioni) sia, e soprattutto, degli stranieri (-12%, -0,5 milioni).

Dopo l'aumento rilevato nel 2011 che interrompeva la tendenza negativa in atto da qualche anno, diminuiscono anche i passaggi alle frontiere ferroviarie: nel 2012 la contrazione della domanda soddisfatta è stata del 18%, in valore assoluto pari a circa 371 mila passaggi in meno rispetto al 2011, di cui 222 mila attribuibili alle preferenze di viaggio degli stranieri e 149 mila a quelle degli italiani (in percentuale -15% e -22%).

Dopo un biennio di crescita (preceduto però da un biennio di flessioni a sua volta preceduto da anni di forte sviluppo), diminuiscono leggermente, mezzo punto percentuale, anche i passaggi alle frontiere aeree, andamento negativo determinato dalle scelte degli italiani, -2%, mentre quelle degli stranieri continuano ad avere un trend positivo, 1% (in valore assoluto tali variazioni si traducono in -401 e +213 mila passaggi alle frontiere aeree).

1.2.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto

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. 8).

Tab. 8. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2012 (1)

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	5,8	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	15,0	8,8	10,1	9,4
2012	13,3	15,4	14,2	12,1	12,1	12,1

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Nel 2012, le imprese italiane hanno servito il 14,2% della domanda di trasporto aereo ed il 12,1% della domanda di trasporto marittimo. Per entrambe le modalità, il 2010 è un anno a partire dal quale si rileva qualche elemento di novità.

Per il trasporto aereo, il 2010 ha infatti messo in evidenza un segnale positivo, seppur di modesta entità, con una quota in aumento di quasi mezzo punto percentuale dopo anni in cui il ruolo degli operatori italiani si era notevolmente indebolito (dal 2005 al 2009 da 28% a 15%)[22]. A partire dal 2011, tale percentuale ha ricominciato però a diminuire per assestarsi nel 2012 al 14%. Sono ancora una volta le scelte degli italiani a determinare questo andamento[23] - la quota ad essi riferibile scende dal 18% al 15% tra il 2011 ed il 2012 - mentre le preferenze degli stranieri determinano un aumento della presenza dei vettori nazionali da 12,6% a 13,3% fra i due anni a confronto.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la tendenza negativa dell'ultimo quinquennio (dopo la brusca caduta nel 2001 e la graduale ripresa fino al 2006) si è interrotta nel 2011 (incidenza del 9%) con un recupero della quota di mercato di due punti percentuali. Il 2012 conferma tale tendenza e la presenza degli operatori nazionali raggiunge il 12% (un dato superiore a quelli rilevati nel periodo 2008-'11). A determinare questa ripresa sono state le scelte sia italiane sia, e soprattutto, straniere: la presenza dei vettori nazionali nel caso dei turisti italiani passa da 10% a 12% e per quelli stranieri da 9% a 12%.

[22] 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 compagnia Alitalia).

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

2. LA BILANCIA DEI PAGAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Nel 2012, il disavanzo corrente della Bilancia dei pagamenti (tab. 9) è pari a -8 miliardi di euro, un risultato di gran lunga migliore rispetto all'anno precedente quando aveva raggiunto -48 miliardi e, più in generale, un disavanzo sicuramente fra i più modesti degli ultimi anni. A favorire questo risultato è stato in particolare il saldo relativo agli scambi di merci che fra i due anni a confronto cambia di segno, passando da -17,4 a +17,8 miliardi di euro (come abbiamo già detto, tale avanzo è stato determinato da una contrazione delle importazioni a fronte di un incremento delle esportazioni).

Tab. 9. I conti correnti nella Bilancia dei pagamenti - Anni 2008-2013 (1)
(Saldi in miliardi di euro)

Voci	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Merci (fob)	-2,1	0,8	-20,9	-17,4	17,8	7,6
Servizi	-8,6	-8,4	-9,2	-5,7	-0,7	-1,1
- Trasporti (2)	*-7,4*	*-6,4*	*-8,1*	*-8,2*	*-7,6*	*-2,4*
Redditi	-19,4	-10,4	-8,3	-9,4	-10,1	-3,2
Trasferimenti unilaterali	-14,8	-12,2	-16,1	-15,8	-15,5	-6,7
Totale	**-44,9**	**-30,2**	**-54,5**	**-48,3**	**-8,4**	**-3,4**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.
(2) Escluse le condotte.

Fonte: Banca d'Italia

Migliora anche il dato relativo ai servizi, il cui disavanzo, in diminuzione per il secondo anno consecutivo, subisce una robusta contrazione da -5,7 a -0,7 miliardi di euro (favorito in particolare dalla crescita dell'avanzo relativo ai Viaggi, da 8,8 a 10,3 miliardi) mentre peggiora ancora quello relativo ai redditi che passa da -9,4 a -10,1 miliardi.

Nel 2012 (tab. 10), il saldo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti si attesta a -7.602 milioni di euro, risultando leggermente inferiore a quello rilevato l'anno precedente (-8,2 miliardi). Anche l'ammontare annuo delle transazioni, crediti+debiti, del settore Trasporti nella Bilancia dei pagamenti scende leggermente fra i due anni a confronto, da 29,9 a 29,4 miliardi di euro.

In merito alla distribuzione per attività, i saldi sono ancora tutti negativi e, come sempre (fatta eccezione per il 2009), il deficit più ingente è quello relativo alle merci. La differenza fra crediti e debiti (39% di crediti+debiti) è stata nel 2012 di -4 miliardi di euro, un valore che dal 2007 è sempre in leggera ma continua diminuzione[24].

[24] La marcata discontinuità registrata nel 2009, con una 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 di quell'anno.

Tab. 10. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per attività - Anni 2005-2013 (1) (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Merci	4.013	4.437	4.725	4.900	3.355	4.137	3.816	3.692	1.190
Passeggeri	2.467	2.696	2.540	1.729	1.117	1.228	1.520	1.622	422
S.assistenza	5.406	5.769	5.893	5.666	4.718	5.687	5.538	5.598	1.669
Totale	**11.886**	**12.903**	**13.159**	**12.295**	**9.190**	**11.053**	**10.874**	**10.912**	**3.280**
Debiti									
Merci	7.816	8.354	9.573	8.914	5.948	8.408	7.994	7.665	2.432
Passeggeri	3.543	3.407	3.954	4.666	4.627	4.656	5.018	5.113	1.453
S.assistenza	5.480	5.892	6.198	6.067	5.049	6.086	6.018	5.735	1.762
Totale	**16.839**	**17.653**	**19.725**	**19.647**	**15.624**	**19.150**	**19.030**	**18.513**	**5.647**
Saldi									
Merci	-3.803	-3.917	-4.848	-4.014	-2.594	-4.271	-4.178	-3.973	-1.242
Passeggeri	-1.076	-712	-1.413	-2.937	-3.509	-3.428	-3.498	-3.492	-1.031
S.assistenza	-74	-122	-305	-401	-332	-398	-480	-138	-93
Totale	**-4.953**	**-4.750**	**-6.566**	**-7.352**	**-6.435**	**-8.097**	**-8.156**	**-7.602**	**-2.366**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

L'attività di trasporto passeggeri (23% di crediti+debiti) chiude il 2012 con un disavanzo di 3,5 miliardi. Tale risultato è molto simile a quelli rilevati negli ultimi tre anni e dunque sempre superiore a quello del 2008[25]. Infine, lo scambio dei servizi di assistenza (39% di crediti+debiti) ha prodotto nel 2012 un deficit di circa 140 milioni di euro, un valore anche in questo caso nettamente più modesto fra quelli rilevati negli ultimi anni.

Dall'analisi degli introiti e degli esborsi nel 2012 emerge che:

- dal lato delle uscite, il peso del trasporto merci, come nel 2011, diminuisce (da 44% nel 2010 a 42% l'anno successivo e si attesta al 41% nel 2012) a beneficio del ruolo delle attività relative alle persone (da 24% è salito a 26% e raggiunge il 28% nel 2012) mentre la quota connessa ai servizi di assistenza, come sempre negli ultimi anni, oscilla intorno al 31%[26];
- dal lato delle entrate, sono sempre i servizi di assistenza a determinarne la quota più elevata, 51%[27]; a seguire il trasporto merci (34%) e quello dei passeggeri (15%).

Considerando la Bilancia dei Trasporti per modalità (tab. 11), così come nel 2011[28], la

[25] Si ricorda che il 2008 è stato un 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.

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

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

[28] Si ricorda che invece 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 relative ai

leggera riduzione dell'attività connessa al trasporto merci (crediti+debiti pari a 11,8 e 11,4 miliardi di euro nel 2011 e 2012) e l'aumento di quella riguardante il trasporto passeggeri (6,5 e 6,7 miliardi) contribuiscono a determinare una nuova riduzione del peso del trasporto marittimo, da 34% (crediti+debiti) a 33%[29] e, viceversa, un aumento dell'incidenza del trasporto aereo che si conferma come attività prevalente, da 38% a 40%[30].

Il ruolo della strada nel 2012, 25% di crediti+debiti, risulta di un punto inferiore a quello rilevato l'anno precedente ma simile a quanto invece accaduto nel biennio 2009-2010. Infine, il ruolo del trasporto ferroviario che, come negli ultimi anni, oscilla intorno al 2%.

Tab. 11. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per modalità di trasporto - (Milioni di euro) Anni 2005-2013 (1)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Marittima	4.715	4.962	5.074	5.158	3.752	4.782	4.116	4.176	1.330
Aerea	4.585	5.016	5.044	3.995	2.961	3.275	3.796	3.974	1.095
Stradale	2.407	2.753	2.869	2.975	2.328	2.848	2.805	2.615	36
Ferroviaria	179	172	171	167	149	148	156	146	820
Totale	**11.886**	**12.903**	**13.159**	**12.295**	**9.190**	**11.053**	**10.874**	**10.912**	**3.280**
Debiti									
Marittima	7.068	7.574	8.283	7.620	4.667	6.905	6.057	5.662	1.791
Aerea	5.677	5.681	6.527	7.139	6.819	7.036	7.513	7.708	2.225
Stradale	3.527	3.832	4.307	4.509	3.800	4.795	5.080	4.821	105
Ferroviaria	567	566	608	379	339	414	381	322	1.526
Totale	**16.839**	**17.653**	**19.725**	**19.647**	**15.624**	**19.150**	**19.030**	**18.513**	**5.647**
Saldi									
Marittima	-2.353	-2.611	-3.209	-2.462	-916	-2.123	-1.940	-1.486	-461
Aerea	-1091	-665	-1.482	-3.143	-3.858	-3.761	-3.717	-3.734	-1.130
Stradale	-1.121	-1.080	-1.438	-1.534	-1.471	-1.947	-2.274	-2.206	-70
Ferroviaria	-388	-395	-437	-213	-190	-266	-225	-176	-706
Totale	**-4.953**	**-4.750**	**-6.566**	**-7.352**	**-6.435**	**-8.097**	**-8.156**	**-7.602**	**-2.366**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Dall'analisi di crediti e debiti nel 2012 si rileva di conseguenza che:

- dal lato delle uscite, aumenta il peso della modalità aerea (da 40% a 42%) a fronte di una riduzione della quota del trasporto marittimo (da 32% a 31%); diminuiscono, seppur di pochi decimali, anche l'incidenza del trasporto ferroviario (2%) e di quello stradale (26%);
- dal lato delle entrate, la quota della modalità marittima, dopo la flessione del 2011,

servizi di assistenza, avevano determinato alcune differenze di rilievo nella distribuzione della bilancia dei pagamenti per modo di trasporto rispetto al 2009.

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

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

aumenta di qualche decimale (38%) mentre prosegue la crescita di quella aerea (36%); il 24% delle entrate proviene dal trasporto stradale, un valore inferiore a quello rilevato nei quattro anni precedenti, mentre si attesta all'1% il peso della modalità ferroviaria.

Come negli ultimi quattro anni[31], nel 2012 il contributo negativo più imponente proviene dal trasporto aereo. Rispetto al saldo complessivo della bilancia dei trasporti di -7,6 miliardi di euro, tale modalità genera un deficit di 3,7 miliardi di euro. A seguire, le attività connesse al trasporto stradale che chiudono l'anno con un bilancio negativo di 2,2 miliardi. Entrambi questi valori sono molto simili a quelli rilevati nel 2011. Sono invece in diminuzione i disavanzi del trasporto marittimo, da -1,9 a -1,5 miliardi di euro, e quello più contenuto della modalità ferroviaria, da -225 a -176 milioni di euro.

Anche nel 2012, la vendita e l'acquisto di servizi di trasporto relativi alle singole modalità e attività hanno generato soprattutto saldi negativi (tab. 12). Come in passato, le attività che hanno chiuso in positivo sono:

- i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo, il cui avanzo raggiunge 237 milioni di euro, un valore in crescita per il terzo anno consecutivo;
- il trasporto ferroviario di passeggeri, +82 milioni, un risultato, anche se di poco, ancora in crescita;
- il trasporto stradale di passeggeri, che registra un surplus di 47 milioni, un valore in lenta e graduale crescita ormai da diversi anni.

Nel 2012, 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 infatti al trasporto aereo di passeggeri che, dopo il deterioramento rilevato a partire dal 2007, nel 2012 oscilla intorno ai 3 miliardi e mezzo di euro, un valore simile a quello rilevato negli ultimi tre anni.

A seguire, il trasporto stradale di merci con un saldo negativo di 2 miliardi di euro (valore simile a quello del 2011, anno in cui era però passato da -1,8 a -2,1), un deficit che seppur di poco inferiore a quello rilevato nel 2011, risulta per il quarto anno consecutivo superiore a quello accumulato dal trasporto marittimo di merci. Pari a -1,3 miliardi di euro, tale disavanzo presenta una ulteriore contrazione rispetto all'anno precedente di circa 139 milioni e di circa 700 milioni rispetto al 2008[32] (anno in cui si era fra l'altro interrotta la serie di risultati in continuo deterioramento nel nuovo millennio).

[31] 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.

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

Tab. 12. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1) Anni 2008-2013 (Milioni di euro)

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
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	-1.428	-88	-423	*-1.940*
Aerea	-373	-3.532	189	*-3.717*
Stradale	-2.071	43	-246	*-2.274*
Ferroviaria	-305	81	---	*-225*
Totale	**-4.178**	**-3.498**	**-480**	**-8.156**
2012				
Marittima	-1.289	-31	-166	*-1.486*
Aerea	-382	-3.590	237	*-3.734*
Stradale	-2.044	47	-209	*-2.206*
Ferroviaria	-258	82	---	*-176*
Totale	**-3.973**	**-3.492**	**-138**	**-7.602**
Gennaio-aprile '13				
Marittima	-391	3	-73	*-461*
Aerea	-127	-1.055	53	*-1.130*
Stradale	-640	7	-72	*-706*
Ferroviaria	-84	15	---	*-70*
Totale	**-1.242**	**-1.031**	**-93**	**-2.366**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Fra le altre attività, i disavanzi più elevati riguardano ancora le merci. Il deficit più elevato è quello che riguarda il trasporto aereo, -382 milioni di euro, un valore in leggero aumento rispetto al 2011, seguito dal deficit relativo alla movimentazione per ferrovia, -258 milioni, un risultato inferiore a quanto rilevato in passato. Le attività connesse ai servizi di assistenza del trasporto stradale generano un disavanzo di 209 milioni di euro, un valore migliore rispetto all'ultimo biennio e quelle relative al settore marittimo, -166 milioni, deficit di gran lunga inferiore a quello totalizzato nel 2011. Come in passato, infine, il

deficit più basso riguarda il trasporto marittimo di passeggeri (-31 milioni) che, dopo essere cresciuto fino al 2010, è in diminuzione per il secondo anno consecutivo.

In base ai dati disponibili per il 2013, il saldo negativo della bilancia dei pagamenti dei trasporti continua a diminuire, passando da -2,7 a -2,4 miliardi di euro nel confronto fra il primo quadrimestre del 2012 e quello del 2013. Contribuiscono a tale dinamica tutte le attività. Il deficit relativo alle attività connesse alle merci (41% delle transazioni) - come sempre il più ingente - fra i due periodi a confronto scende da -1,4 a -1,2 miliardi di euro; il trasporto passeggeri (21% di crediti+debiti) chiude il quadrimestre con un deficit di -1,1 miliardi di euro rispetto a -1 miliardo e, infine, analoga la tendenza del saldo relativo ai servizi di assistenza che fra i due periodi a confronto passa da -130 a -93 milioni di euro.

Considerando la distribuzione per modalità, anche nel primo quadrimestre 2013 il trasporto aereo si conferma leggermente prevalente rispetto a quello marittimo, 37% e 35% di crediti+debiti. È ancora il trasporto aereo a generare il disavanzo più importante ma se nel 2012 era risultato leggermente peggiore rispetto a quello del 2011, in questo primo quadrimestre risulta, seppure di poco, inferiore a quello osservato nello stesso periodo dell'anno precedente (-1,2 rispetto a -1,1 miliardi di euro). Come nel 2012, anche se di poco, il deficit del trasporto stradale si riduce su base tendenziale, passando da -742 a -706 milioni. Invece, è ancora una volta più sostenuta la contrazione del deficit del trasporto marittimo: pari a -626 milioni nel primo quadrimestre del 2012, è sceso a -461 nello stesso periodo dell'anno in corso. Infine, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, il saldo è pari a -70 milioni di euro nei primi quattro mesi del 2013, un valore analogo a quello osservato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Analizzando sia l'attività sia la modalità, come in passato, le attività con saldo positivo sono sempre i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo, il trasporto passeggeri sia ferroviario sia stradale (rispettivamente pari a 53, 15 e 7 milioni di euro; in forte aumento il primo, in diminuzione il secondo e costante il terzo rispetto allo stesso quadrimestre del 2012). In questo periodo, però, anche il trasporto marittimo di passeggeri chiude con un avanzo, circa 3 milioni, mentre sia nello stesso periodo del 2012 sia considerando il risultato annuale tale attività ha sempre generato un saldo, seppur contenuto, negativo. Di converso, le aree di maggior debolezza si confermano essere, nell'ordine, il trasporto aereo di passeggeri ed il trasporto di merci sia stradale sia marittimo (rispettivamente -1.055, -640 e -391 milioni di euro, risultando su base tendenziale tutti in diminuzione).

2.1. Le singole modalità

2.1.1. I trasporti marittimi

Nel 2012 (tab. 13), il trasporto di merci ed i servizi di assistenza determinano rispettivamente il 57% e 41% delle transazioni relative al trasporto marittimo, lasciando al trasporto passeggeri un ruolo marginale (2%). Dal 2000 ad oggi, il peso delle merci ha avuto un andamento variabile. In calo nei primi anni, è gradualmente aumentato fino al 2007 per poi ricominciare a diminuire, in misura particolarmente marcata nel 2009. Il 2010 segna invece un certo recupero del ruolo delle merci, da 53% a 56%, pur rimanendo comunque inferiore alla quota raggiunta nel 2008 (61%) e sono ormai due anni che oscilla intorno al 57%. Viceversa, l'incidenza dei servizi di assistenza è gradualmente aumentata fino al 2005 per poi diminuire fino al 2007 e recuperare invece nel 2008 ma soprattutto nel 2009. Nell'ultimo triennio, però, è passata dal 43% al 41% fra il 2010 e l'anno successivo ed è rimasta costante nel 2012.

Dal lato dei crediti, tra il 2002 ed il 2008, il contributo del trasporto delle merci è aumentato e viceversa ha avuto una dinamica decrescente quello dei servizi di assistenza (pari a 56% e 43% mentre nel 2002 tali percentuali erano rispettivamente 42% e 58%).

Tab. 13. I trasporti marittimi nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2005-2013 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Merci	2.391	2.575	2.761	2.898	1.915	2.389	2.190	2.160	698
Passeggeri	41	40	35	41	33	28	44	56	14
S.assistenza	2.283	2.348	2.279	2.219	1.804	2.365	1.882	1.960	619
Totale	**4.715**	**4.962**	**5.074**	**5.158**	**3.752**	**4.782**	**4.116**	**4.176**	**1.330**
Debiti									
Merci	4.508	4.812	5.529	4.914	2.535	4.109	3.619	3.450	1.088
Passeggeri	112	74	89	127	132	142	133	87	11
S.assistenza	2.448	2.688	2.665	2.580	2.001	2.654	2.305	2.125	692
Totale	**7.068**	**7.574**	**8.283**	**7.620**	**4.667**	**6.905**	**6.057**	**5.662**	**1.791**
Saldi									
Merci	-2.117	-2.237	-2.768	-2.015	-620	-1.719	-1.428	-1.289	-391
Passeggeri	-71	-34	-55	-86	-98	-115	-88	-31	3
S.assistenza	-165	-340	-386	-360	-197	-289	-423	-166	-73
Totale	**-2.353**	**-2.611**	**-3.209**	**-2.462**	**-916**	**-2.123**	**-1.940**	**-1.486**	**-461**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Negli ultimi anni, però, la tendenza non è più così marcata ed il peso delle merci ha di anno in anno ha dinamiche opposte (fra il 51-53%) e quello dei servizi oscilla fra 47-49%. In

merito al ruolo del trasporto passeggeri, più o meno costante ed inferiore all'1% negli anni, nell'ultimo biennio, anche se di poco, supera tale soglia.

Dal lato dei debiti, nel 2012 il ruolo delle merci risulta pari a 61% e quello relativo ai servizi di assistenza a 38%, percentuali rispettivamente in aumento ed in diminuzione negli ultimi anni. Infine, il peso delle attività connesse al trasporto passeggeri oscilla, all'incirca come sempre, intorno al 2%.

Il saldo complessivo nel 2012 è di -1,5 miliardi di euro, registrando così un discreto miglioramento rispetto agli ultimi anni (fatta eccezione per il 2009). Tale tendenza è dovuta alla dinamica del deficit riguardante tutte le attività.

Per le merci, la componente come sempre negli ultimi anni più significativa, il disavanzo si contrae per effetto di una riduzione dei debiti superiore a quella dei crediti (a sua volta influenzata dalla contrazione delle importazioni). Ancora più consistente è però la contrazione del deficit relativo ai servizi di assistenza che passa da -423 a -166 milioni di euro; se da un lato il risultato del 2011 è stato il peggiore dal 2000 ad oggi, dall'altro il deficit 2012 è invece il più modesto. Infine, il saldo concernente i passeggeri è risultato pari a –31 milioni di euro, ossia più che dimezzato rispetto al 2011 e, anche in questo caso, il più basso dal 2000 ad oggi.

In base ai dati disponibili per il 2013, si conferma la dinamica decrescente del disavanzo relativa a questa modalità. Il saldo nel primo quadrimestre è pari a -461 milioni di euro mentre era stato di -626 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Tale miglioramento è attribuibile alle transazioni di merci (57% di crediti e debiti) il cui disavanzo, grazie ad una diminuzione dei debiti superiore a quella delle entrate, passa da -538 a -391 milioni di euro. Inoltre, anche se si tratta di valori modesti, va osservato che il saldo relativo al trasporto passeggeri (1% di crediti+debiti) cambia di segno e da -4 milioni (primo quadrimestre 2012) si attesta a 3 milioni di euro nei primi quattro mesi del 2013.

2.1.2. I trasporti aerei

Fino al 2004, il trasporto di passeggeri ed i servizi di assistenza hanno determinato quasi tutte le transazioni con una leggera prevalenza del peso relativo alle attività connesse al traffico passeggeri (tab. 14). Da allora, tale attività acquista invece un ruolo sempre più rilevante fino a raggiungere il 55% delle transazioni complessive nel 2012. L'incidenza dei servizi di assistenza, invece, si ferma al 40%, una percentuale simile a quella rilevata negli ultimi anni. Il restante 6% è rappresentato dal trasporto di merci, un valore complessivamente analogo a quelli registrati in passato.

Tab. 14. I trasporti aerei nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2005-2013 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Merci	175	182	267	194	70	118	153	142	47
Passeggeri	2.230	2.474	2.328	1.512	917	1.032	1.296	1.389	371
S.assistenza	2.180	2.361	2.449	2.289	1.973	2.125	2.348	2.443	677
Totale	**4.585**	**5.016**	**5.044**	**3.995**	**2.961**	**3.275**	**3.796**	**3.974**	**1.095**
Debiti									
Merci	440	461	546	513	431	562	526	524	174
Passeggeri	3.358	3.271	3.810	4.481	4.441	4.458	4.828	4.979	1.426
S.assistenza	1.878	1.949	2.170	2.145	1.946	2.015	2.159	2.205	624
Totale	**5.677**	**5.681**	**6.527**	**7.139**	**6.819**	**7.036**	**7.513**	**7.708**	**2.225**
Saldi									
Merci	-265	-279	-279	-318	-361	-444	-373	-382	-127
Passeggeri	-1.128	-797	-1.483	-2.969	-3.524	-3.427	-3.532	-3.590	-1.055
S.assistenza	301	412	280	144	27	110	189	237	53
Totale	**-1.091**	**-665**	**-1.482**	**-3.143**	**-3.858**	**-3.761**	**-3.717**	**-3.734**	**-1.130**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Per quanto riguarda i singoli contributi su crediti e debiti si rileva che:

- dal lato delle entrate, le attività di trasporto passeggeri hanno generato il 35% dei crediti mentre quelle concernenti i servizi di assistenza il 62% (percentuali che nell'ultimo quadriennio sono rispettivamente in crescita ed in diminuzione); il peso del trasporto merci si attesta quasi al 4%, un valore analogo a quello rilevato nell'ultimo biennio,
- dal lato delle uscite, il trasporto passeggeri genera il 65% dei debiti complessivi, percentuale tendenzialmente in aumento negli anni mentre i servizi di assistenza il 29%, una percentuale che, dopo essere stata in diminuzione per diversi anni, risulta nell'ultimo quadriennio, costante; infine l'incidenza del trasporto merci, che negli anni ha un andamento variabile, risulta pari nel 2012 al 7%.

Dopo il netto peggioramento della bilancia dei pagamenti dei trasporti aerei rilevato nel 2008[33] e l'ulteriore aggravio nel 2009, così come nel biennio successivo il 2012 chiude con un bilancio di -3,7 miliardi di euro. Il disavanzo del trasporto di passeggeri è, come sempre, la componente più importante con un saldo complessivo di -3,6 miliardi di euro, un valore, anche se di poco, superiore a quello rilevato negli anni su cui pesa la perdita, anche se di pochi decimali, di quote di mercato dei vettori nazionali. I servizi di assistenza, ancora una volta, generano invece un saldo positivo, 237 miliardi di euro,

[33] -3 miliardi di euro, ossia il doppio del deficit rilevato l'anno precedente, causato sostanzialmente dall'ampliamento del disavanzo relativo al trasporto passeggeri (influenzato dalla crisi dell'Alitalia che ha fortemente inciso sui volumi di traffico internazionale realizzati dalla compagnia).

risultando fra l'altro superiore a quello rilevato nei precedenti quattro anni. Infine, continua ad essere negativo il risultato relativo agli scambi di merci, -382 milioni euro.

In base ai dati disponibili per il 2013, il saldo della bilancia dei pagamenti chiude il primo quadrimestre con un disavanzo di -1.130 milioni di euro, un risultato leggermente migliore rispetto allo stesso periodo del 2012 quando aveva raggiunto -1.221 milioni di euro. Tale andamento è stato determinato da una flessione delle entrate più contenuta rispetto a quella dei debiti. Ciò è vero anche per le merci. Per i passeggeri, l'attività più gravosa per il trasporto aereo (oltre che la più importante generando il 54% di crediti+debiti) con un disavanzo nel quadrimestre di -1.116 milioni di euro rispetto a -1.055 milioni nello stesso periodo del 2012. Per i servizi di assistenza, diminuiscono i debiti mentre rimangono stabili le entrate cosicché, il saldo positivo migliora, passando da 23 a 53 milioni di euro.

2.1.3. I trasporti stradali

Tra il 2008 ed il 2011 (tab. 15), la quota delle transazioni relative alle merci è diminuita di anno in anno (da 66% a 63%) e, viceversa, quella dei servizi di assistenza è aumentata (da 33% a 36%).

Tab. 15. I trasporti stradali nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2005-2013 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Merci	1.416	1.645	1.663	1.766	1.338	1.598	1.445	1.361	436
Passeggeri	47	46	42	50	50	53	53	59	11
S.assistenza	943	1.061	1.165	1.158	941	1.197	1.308	1.195	373
Totale	**2.407**	**2.753**	**2.869**	**2.975**	**2.328**	**2.848**	**2.805**	**2.615**	**820**
Debiti									
Merci	2.361	2.566	2.933	3.155	2.687	3.367	3.516	3.404	1.076
Passeggeri	12	11	10	11	10	12	10	12	4
S.assistenza	1.154	1.255	1.363	1.343	1.102	1.416	1.554	1.405	445
Totale	**3.527**	**3.832**	**4.307**	**4.509**	**3.800**	**4.795**	**5.080**	**4.821**	**1.526**
Saldi									
Merci	-945	-921	-1.271	-1.388	-1.350	-1.769	-2.071	-2.044	-640
Passeggeri	35	35	31	40	40	41	43	47	7
S.assistenza	-210	-194	-198	-185	-161	-219	-246	-209	-72
Totale	**-1.121**	**-1.080**	**-1.438**	**-1.534**	**-1.471**	**-1.947**	**-2.274**	**-2.206**	**-706**

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Nel 2012 tali tendenze però si invertono e l'incidenza relativa al trasporto di merci si attesta al 64% e quella riguardante i servizi di assistenza al 35%[34]. Il restante 1% è determinato dal trasporto passeggeri, quota superiore a quelle rilevate negli anni '90 (tra il 1995-'98 era appena lo 0,2%) che, dopo aver sfiorato i due punti percentuali tra il 2002 ed 2004, oscilla negli ultimi anni intorno a tale valore. Considerando la distribuzione dei crediti per attività, il peso del trasporto merci, in aumento fino al 2008 (59%), mostra negli anni successivi una tendenza a diminuire e si attesta al 52% nel 2012. Viceversa, il ruolo dei servizi di assistenza tende a crescere e raggiunge il 46% nel 2010. Come negli ultimi anni, il peso relativo al trasporto di passeggeri oscilla invece intorno al 2%.

Dal lato degli esborsi, nel nuovo millennio vi è stato un graduale aumento della quota relativa alle merci a fronte di una riduzione del peso relativo ai servizi di assistenza: la prima è passata da 52% nel 2001 a 71% nel 2009 e la seconda da 48% a 29%. Tra il 2010-'11, tali tendenze si sono invertite ma nel 2012 è aumentata di nuovo la quota relativa al trasporto delle merci e di fatto la distribuzione per attività è identica a quella rilevata nel 2009.

Il saldo relativo ai trasporti stradali è risultato nel 2012 pari a –2.206 milioni di euro, un valore inferiore a quello rilevato l'anno precedente di quasi 70 milioni di euro. Negli anni, il deficit della bilancia dei trasporti stradali è stato comunque caratterizzato da una dinamica complessivamente di crescita[35] (seppur talvolta con leggere flessioni annue, come nel 2009 e 2012) e la realtà è che dal 2000 ad oggi è più che triplicato.

Questo andamento è determinato essenzialmente dal saldo relativo alla vendita ed all'acquisto dei servizi di trasporto merci, la voce più importante per questa modalità, il cui disavanzo cresce di anno in anno: passa da circa 0,5 ad 1 miliardo tra il 2000 ed il 2005 e da allora è raddoppiato, raggiungendo i 2 miliardi di euro nel 2012.

In misura decisamente inferiore, il risultato è influenzato anche dal saldo relativo alla vendita ed all'acquisto dei servizi di assistenza, –209 milioni di euro, un valore che, seppur migliore rispetto a quello rilevato nel 2011 (anno in cui si era però verificato il risultato peggiore dal 2000 ad oggi), è simile a quanto rilevato negli anni precedenti. Infine, il trasporto passeggeri, l'unica voce in attivo per questa modalità, registra un avanzo nel 2012 di 47 milioni di euro, il valore più elevato dal 2005 ad oggi.

In base ai dati disponibili per il 2013, il saldo della bilancia dei trasporti terrestri nei primi quattro mesi è di -706 milioni di euro. Come per il dato annuale del 2012, anche in questo periodo tale valore ha una dinamica decrescente (-742 milioni nel primo quadrimestre

[34] Fino al 2001, le transazioni si ripartivano in modo più o meno equo fra attività connesse al trasporto delle merci e servizi di assistenza, con una leggera prevalenza di questi ultimi; successivamente, l'incidenza delle transazioni relative alle merci ha avuto invece una dinamica positiva (66% nel 2008 rispetto a 57% nel 2002) e quella dei servizi decrescente (33% rispetto a 42% nel 2002).

[35] Nei primi anni del millennio, il disavanzo era rimasto più o meno costante (intorno ai 630 milioni di euro).

2012). Come sempre, è il trasporto di merci a determinarne la grandezza (quasi due terzi di crediti+debiti) che in questo periodo ha generato un deficit di -640 milioni di euro. Contrariamente a quanto osservato a livello annuale, però, il disavanzo prodotto dalle transazioni di merci è inferiore a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente. I servizi connessi (sono in questo periodo il 35% delle transazioni complessive) producono un disavanzo di 72 milioni di euro, più o meno come nello stesso quadrimestre del 2012.

2.1.4. I trasporti ferroviari

Negli anni 2002-'07, il traffico merci (tab. 16) ha avuto un peso sempre maggiore nell'ambito delle transazioni connesse a questa modalità, dal 58% al 77% nel 2007 e, viceversa per il trasporto di passeggeri la cui incidenza è scesa dal 42% al 23%. Successivamente, nel biennio 2008-'09, questa tendenza si è interrotta ed il peso degli scambi relativi alle merci si è fermato al 67%, mentre quello relativo ai passeggeri ha raggiunto il 33%. Da allora (fatta eccezione per il 2010), tale distribuzione non subisce particolari modifiche e le quote delle attività nel 2012 sono analoghe a quelle rilevate in questi ultimi anni.

Tab. 16. I trasporti ferroviari nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2005-2013 (Milioni di euro)

Voci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr.'13
Crediti									
Merci	30	36	35	41	32	32	29	29	10
Passeggeri	148	136	136	125	117	116	127	117	26
S.assistenza	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	**179**	**172**	**171**	**167**	**149**	**148**	**156**	**146**	**36**
Debiti									
Merci	507	515	565	333	295	370	334	287	94
Passeggeri	60	52	43	46	44	43	47	35	11
S.assistenza	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	**567**	**566**	**608**	**379**	**339**	**414**	**381**	**322**	**105**
Saldi									
Merci	-476	-479	-530	-292	-263	-338	-305	-258	-84
Passeggeri	88	84	93	79	73	72	81	82	15
S.assistenza	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	**-388**	**-395**	**-437**	**-213**	**-190**	**-266**	**-225**	**-176**	**-70**

(1) Dati 2012-'13 provvisori

Fonte: Banca d'Italia

Al di là della tendenza complessiva, queste percentuali continuano ad essere il risultato di contributi sostanzialmente diversi considerando crediti e debiti. Infatti, risulta che:

- la movimentazione delle merci ha generato il 20% delle entrate ma l'89% delle uscite;

- il trasporto passeggeri, a fronte di debiti che incidono in misura dell'11% sul totale delle uscite, determina l'80% dei crediti totali.

Il saldo dei trasporti ferroviari è stato nel 2012 pari a –176 milioni di euro, un valore decisamente migliore rispetto a quello registrato negli anni precedenti, oltre che il più basso dal 2000 ad oggi. Tale contrazione, rispetto al 2011, è dovuta al saldo dei servizi relativi alle merci che, fra i due anni, è passato da –305 a –258 milioni di euro determinato da una riduzione dei debiti e da una sostanziale stabilità dei crediti. Si conferma invece di segno positivo il risultato relativo ai passeggeri, +82 milioni di euro.

In base ai dati disponibili per il 2013, il saldo della bilancia dei trasporti ferroviari chiude il primo quadrimestre con un valore di -70 milioni di euro, un importo simile a quello osservato nello stesso quadrimestre del 2012. Come sempre, sono i servizi di trasporto merci (74% di crediti+debiti) a determinare tale deficit che nei primi quattro mesi è di -84 milioni di euro. Continua invece ad essere positivo il saldo relativo al trasporto passeggeri (24% di crediti+debiti) anche se in valore inferiore rispetto a quello raggiunto nello stesso periodo del 2012 (da 18 a 15 milioni di euro).

APPENDICE STATISTICA

Tab. 1. Importazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2012 (1)
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
Flussi quantitativi						
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	60,7	17,0	9,0	0,1	13,2	100,0
2012	58,2	18,1	9,4	0,1	14,2	100,0
Flussi monetari						
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	37,4	38,3	13,3	5,7	5,4	100,0
2012	36,1	38,1	12,9	6,3	6,5	100,0

(1) Dati 2012 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Tab. 2. Esportazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2012 (1)
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
Flussi quantitativi						
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	46,4	38,5	14,7	0,4	0,0	100,0
2012	48,3	37,2	14,1	0,3	0,0	100,0
Flussi monetari (2)						
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	30,2	45,6	14,7	9,5	---	100,0
2012	31,8	44,3	14,0	9,8	---	100,0

(1) Dati 2012 provvisori.
(2) 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 settore[1]

1.1.1. I comparti trainanti a livello globale

Sono complessivamente 88 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 2012 dalla Banca dati M&A Trasporti[2]. Nel I trimestre 2013, invece, sono 24 le operazioni portate a termine, contro le 14 dello stesso periodo dell'anno precedente (tab. 1).

La flessione annuale (-12%) conferma la progressiva diminuzione registrata a partire dal 2008 nel numero di operazioni di M&A sul mercato globale; un segnale positivo è dato dal risultato del I semestre 2013 che registra un aumento del 71,4% sullo stesso periodo del 2012.

Come negli anni passati, anche nel 2012, la maggiore consistenza di operazioni si riscontra nei comparti logistico e portuale, che pesano rispettivamente il 34% e il 33% sul totale M&A (tab. 1; fig. 1).

Tab. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	5	5	0	6	0	0
Cargo aereo	6	3	3	2	0	1
Crocieristica	5	2	3	1	0	0
Logistica*	32	32	36	30	3	8
Porti	13	20	23	29	5	10
TPL	9	5	4	3	1	0
Traghetti	8	7	8	3	1	1
Trasporto aereo	6	4	3	2	0	3
Trasporto ferroviario merci	8	16	6	6	2	0
Trasporto ferroviario passeggeri	1	1	2	1	0	0
Trasporto marittimo merci	18	12	12	5	2	1
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
var. % su anno prec.	***-41,0%***	***-3,6%***	***-6,5%***	***-12,0%***	***-51,7%***	***+71,4%***

(segue)

[1] Nota metodologica - L'analisi quantitativa delle operazioni di M&A presentata in questo capitolo è pubblicata con cadenza annuale nell'Edizione Flash. La presente edizione costituisce l'aggiornamento relativo al periodo 1 aprile 2012 - 31 marzo 2013.
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.

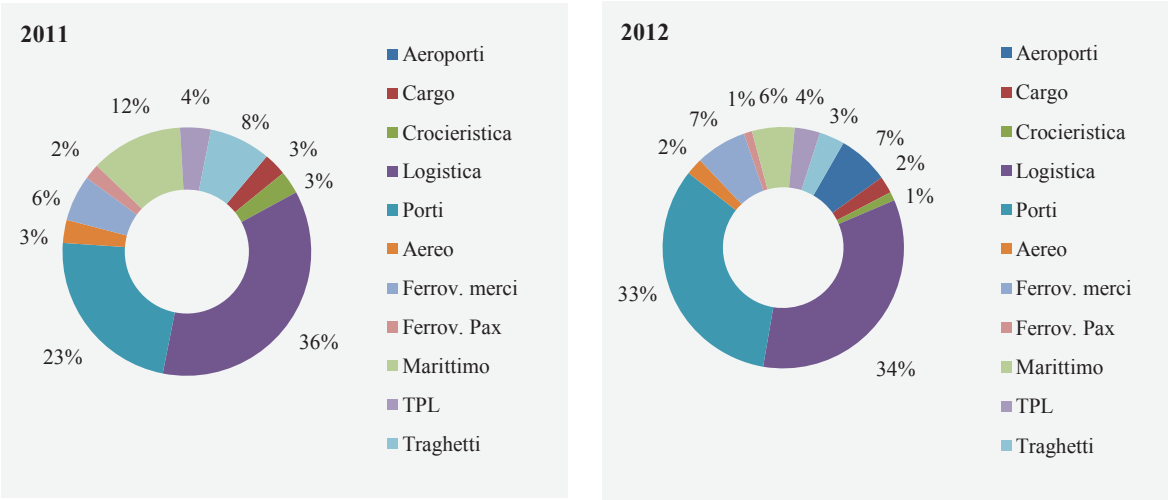
(continua)

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	4,5%	4,7%	0,0%	6,8%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	5,4%	2,8%	3,0%	2,3%	0,0%	4,2%
Crocieristica	4,5%	1,9%	3,0%	1,1%	0,0%	0,0%
Logistica*	28,8%	29,9%	36,0%	34,1%	21,4%	33,3%
Porti	11,7%	18,7%	23,0%	33,0%	35,7%	41,7%
TPL	8,1%	4,7%	4,0%	3,4%	7,1%	0,0%
Traghetti	7,2%	6,5%	8,0%	3,4%	7,1%	4,2%
Trasporto aereo	5,4%	3,7%	3,0%	2,3%	0,0%	12,5%
Trasporto ferroviario merci	7,2%	15,0%	6,0%	6,8%	14,3%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,9%	0,9%	2,0%	1,1%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	16,2%	11,2%	12,0%	5,7%	14,3%	4,2%
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, 2013

Il comparto portuale, in particolare, si sta rivelando sempre più cruciale nel panorama globale dei processi di internazionalizzazione. Malgrado la contrazione progressiva delle operazioni totali, il comparto acquista un peso sempre più rilevante con una crescita annua costante anche in valore assoluto (da 11,7% del 2009 al 33% del 2012, fino al 41,7% del I trimestre 2013).

Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (quote %) – Anno 2011 e 2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

1.1.2. I processi di integrazione a livello globale

Nel 2012, diminuisce l'incidenza delle operazioni di settore (61,4%) e di filiera (17,0%) sul totale delle operazioni rispetto all'anno precedente, a vantaggio delle operazioni condotte da soggetti investitori esterni al comparto, il cui peso è progressivamente aumentato dal 15,3% del 2009 al 18% del 2011, fino al 21,6% del 2012 (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.

Tab. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipo di integrazione	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Integrazione di filiera	16	21	19	15	5	2
Integrazione di settore	78	67	63	54	7	18
Altri investitori*	17	19	18	19	2	4
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
Tipo di integrazione	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Integrazione di filiera	14,4%	19,6%	19,0%	17,0%	35,7%	8,3%
Integrazione di settore	70,3%	62,6%	63,0%	61,4%	50,0%	75,0%
Altri investitori*	15,3%	17,8%	18,0%	21,6%	14,3%	16,7%
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, 2013

I settori interessati dalle operazioni di *integrazione di filiera* nel 2012 sono il comparto portuale (47% del totale), il ferroviario merci (33%) e la logistica (20%). I porti sono sempre più oggetto di integrazione verticale, a conferma del ruolo ormai strategico che viene loro attribuito a livello globale da operatori del settore, investitori e autorità governative (tab. 3; fig. 2).

Tab. 3. Operazioni di integrazione di filiera sul mercato globale per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	1	2	0	0	0	0
Cargo aereo	3	1	0	0	0	0
Crocieristica	1	1	0	0	0	0
Logistica*	6	0	2	3	1	0
Porti	1	6	8	7	2	1
TPL	0	1	1	0	0	0
Traghetti	0	3	3	0	0	0
Trasporto aereo	0	0	0	0	0	0
Trasporto ferroviario merci	0	5	3	5	2	0
Trasporto ferroviario passeggeri	0	0	0	0	0	0
Trasporto marittimo merci	4	2	2	0	0	1
Totale	**16**	**21**	**19**	**15**	**5**	**2**

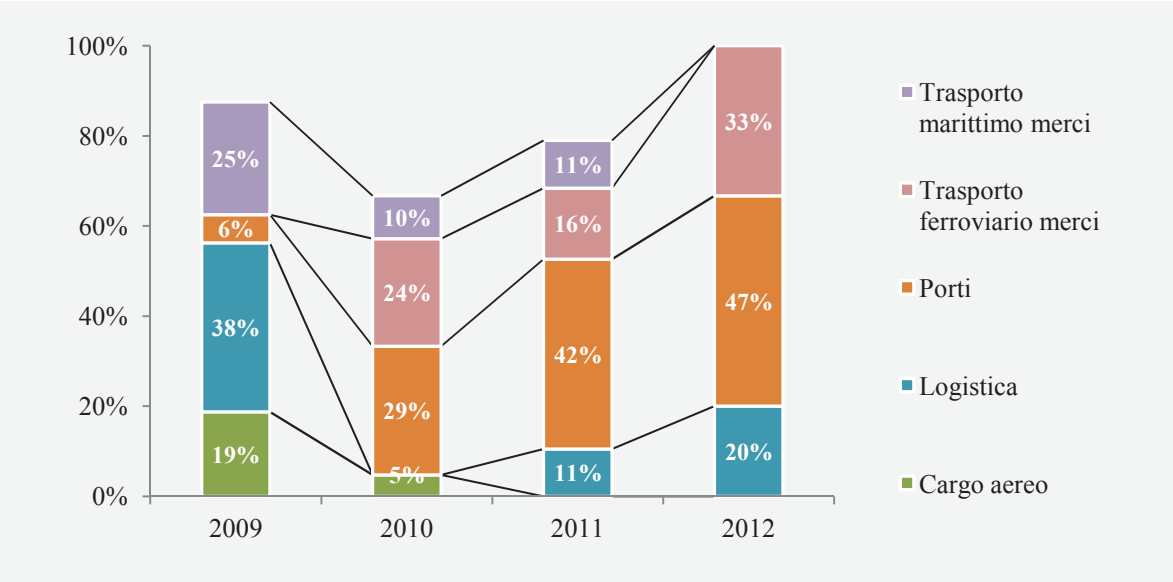
(segue)

(continua)

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	6,3%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	18,8%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Crocieristica	6,3%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Logistica*	37,5%	0,0%	10,5%	20%	20,0%	0%
Porti	6,3%	28,6%	42,1%	47%	40,0%	50%
TPL	0,0%	4,8%	5,3%	0%	0,0%	0%
Traghetti	0,0%	14,3%	15,8%	0%	0,0%	0%
Trasporto aereo	0,0%	0,0%	0,0%	0%	0,0%	0%
Trasporto ferroviario merci	0,0%	23,8%	15,8%	33%	40,0%	0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	0,0%	0,0%	0%	0,0%	0%
Trasporto marittimo merci	25,0%	9,5%	10,5%	0%	0,0%	50%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100%**	**100,0%**	**100%**

* Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 2. Operazioni di integrazione di filiera sul mercato globale: contributo dei settori principali al totale (quota % sul totale) - Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

L'analisi delle *integrazioni di settore* conferma il peso del comparto logistico (tab. 4). Le operazioni di M&A portate a termine dagli integratori logistici incidono infatti nel 2012 per il 46,3% sulle integrazioni di settore. Aumenta il ruolo del comparto portuale (27,8%), dato confermato anche per il I trimestre 2013 (33,3%).

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 2012 sono state portate a termine 54 transazioni, contro le 63 del 2011, le 67 del 2010, le 78 del 2009 e le 129 del 2008.

Tab. 4. Operazioni di integrazione di settore sul mercato globale per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	1	1	0	0	0	0
Cargo aereo	3	2	3	2	0	0
Crocieristica	3	1	1	0	0	0
Logistica*	24	26	30	25	2	8
Porti	8	9	10	15	2	6
TPL	9	4	3	3	1	0
Traghetti	6	2	3	2	1	1
Trasporto aereo	5	4	1	2	0	3
Trasporto ferroviario merci	7	8	3	1	0	0
Trasporto ferroviario passeggeri	0	1	2	0	0	0
Trasporto marittimo merci	12	9	7	4	1	0
Totale	**78**	**67**	**63**	**54**	**7**	**18**
Comparto	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Aeroporti	1,3%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	3,8%	3,0%	4,8%	3,7%	0,0%	0,0%
Crocieristica	3,8%	1,5%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Logistica*	30,8%	38,8%	47,6%	46,3%	28,6%	44,4%
Porti	10,3%	13,4%	15,9%	27,8%	28,6%	33,3%
TPL	11,5%	6,0%	4,8%	5,6%	14,3%	0,0%
Traghetti	7,7%	3,0%	4,8%	3,7%	14,3%	5,6%
Trasporto aereo	6,4%	6,0%	1,6%	3,7%	0,0%	16,7%
Trasporto ferroviario merci	9,0%	11,9%	4,8%	1,9%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	1,5%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	15,4%	13,4%	11,1%	7,4%	14,3%	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, 2013

Ancora, il 36,8% degli investimenti effettuati da *soggetti esterni al settore dei trasporti* (tab. 2), ha riguardato il comparto portuale; di seguito, il 31,6% quello aeroportuale e il 10,5% 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 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	3	2	0	6	0	0
Cargo aereo	0	0	0	0	0	1
Crocieristica	1	0	2	1	0	0
Logistica*	2	6	4	2	0	0
Porti	4	5	5	7	0	3
TPL	0	0	0	0	0	0
Traghetti	2	2	2	1	1	0
Trasporto aereo	1	0	2	0	0	0
Trasporto ferroviario merci	1	3	0	0	1	0
Trasporto ferroviario passeggeri	1	0	0	1	0	0
Trasporto marittimo merci	2	1	3	1	0	0
Totale	**17**	**19**	**18**	**19**	**2**	**4**
Comparto	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Aeroporti	17,6%	10,5%	0,0%	31,6%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%
Crocieristica	5,9%	0,0%	11,1%	5,3%	0,0%	0,0%
Logistica*	11,8%	31,6%	22,2%	10,5%	0,0%	0,0%
Porti	23,5%	26,3%	27,8%	36,8%	0,0%	75,0%
TPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Traghetti	11,8%	10,5%	11,1%	5,3%	50,0%	0,0%
Trasporto aereo	5,9%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	5,9%	15,8%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	5,9%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	11,8%	5,3%	16,7%	5,3%	0,0%	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, 2013

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 Paesi che competono sul mercato internazionale del trasporto.

Nel 2012, il 60,2% delle transazioni ha avuto luogo tra operatori di nazionalità diversa. Il dato relativo al I trimestre 2013 conferma con lo stesso ordine di grandezza (62,5% delle M&A) la propensione degli operatori ad investire sul mercato internazionale (tab. 6).

Tab. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in ambito domestico e internazionale (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Operazioni concluse	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Tra soggetti connazionali	53	51	44	35	4	9
Tra soggetti di diversa nazionalità	58	56	56	53	10	15
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
Operazioni concluse	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Tra soggetti connazionali	47,7%	47,7%	44,0%	39,8%	28,6%	37,5%
Tra soggetti di diversa nazionalità	52,3%	52,3%	56,0%	60,2%	71,4%	62,5%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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-economiche[3] (e in parte geopolitiche) diverse per comprendere dinamiche e strategie degli scambi su scala globale.

Trova ulteriore conferma l'aumento tendenziale del peso delle operazioni effettuate tra soggetti appartenenti ad aree diverse (25,2% nel 2010, 38% nel 2011, 42% nel 2012) (tab. 7).

Tab. 7. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale tra aree geo-economiche (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Operazioni concluse	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Tra soggetti della stessa area	82	80	62	51	8	14
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	29	27	38	37	6	10
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
Operazioni concluse	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Tra soggetti della stessa area	73,9%	74,8%	62,0%	58,0%	57,1%	58,3%
Tra soggetti di aree geo-economiche diverse	26,1%	25,2%	38,0%	42,0%	42,9%	41,7%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100%**	**100,0%**	**100%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Il dato evidenzia lo sforzo progressivo degli operatori ad investire in aree geograficamente e culturalmente distanti, legato a due fenomeni: la sempre maggiore globalizzazione dei traffici e la ripresa del commercio dopo la crisi internazionale degli ultimi anni.

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

Il dato relativo al I trimestre 2013, che fornisce un indicatore per l'andamento dell'intero anno, conferma sostanzialmente l'incidenza delle transazioni tra aree diverse (41,7% sul totale) rispetto al 2012. Le tabelle seguenti riportano 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 (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 2009-2012

Aree	Aree acquirenti				Aree destinatarie			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Africa	0	0	1	1	0	1	2	4
Far East	2	8	8	4	4	0	2	2
Asia	0	1	3	0	1	3	3	3
Australia	6	2	0	0	1	2	1	2
Europa Occidentale	13	11	13	16	6	8	17	14
Europa dell'Est e Balcani	0	0	2	3	4	2	1	7
Medioriente	1	0	5	2	2	1	0	0
Mediterraneo	1	0	0	1	0	0	1	1
Nord America	5	2	5	8	4	3	2	2
Scandinavia	1	1	1	2	5	4	1	1
Sud America	0	2	0	0	2	3	8	1
Totale	**29**	**27**	**38**	**37**	**29**	**27**	**38**	**37**

* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

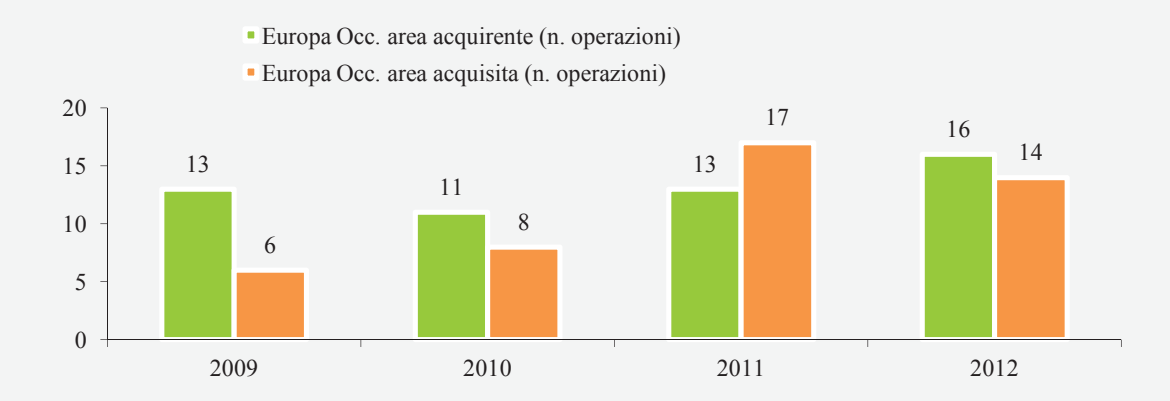
Tab. 9. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale effettuate tra aree geo-economiche diverse: Paesi acquirenti e Paesi destinatari di M&A – Anno 2012

Aree	Paesi investitori in M&A in aree geo-economiche diverse	Paesi destinatari di M&A tra aree geo-economiche diverse
Africa	Sudafrica	Mozambico, Namibia, Sudafrica, Togo
Far East	Cina, Filippine	Sri Lanka, Taiwan
Asia	-	India, Pakistan
Australia	-	Australia
Europa Occidentale	Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Regno Unito, Svizzera	Austria, Germania, Francia, Italia, Paesi Bassi, Regno Unito, Spagna
Europa dell'Est e Balcani	Rep. Ceca, Russia	Rep. Ceca, Polonia, Romania, Russia, Ungheria
Medioriente	Qatar, UAE	-
Mediterraneo	Cipro	Cipro
Nord America	Stati Uniti	Stati Uniti
Scandinavia	Norvegia	Svezia
Sud America	-	Brasile

* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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 16 e 14 operazioni nel 2012 (contro le 13 e 17 del 2011). Nel 2011, per il primo anno, i mercati europei avevano rivestito il ruolo di soggetti passivi dell'internazionalizzazione intercontinentale (in quanto destinatari di investimenti) più che di soggetti attivi (acquirenti) (fig. 3). Nel 2012, nuovamente, gli europei tornano in misura maggiore soggetti attivi di internazionalizzazione.

Fig. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale tra aree geo-economiche diverse* (valori assoluti): operazioni riguardanti l'Europa occidentale – Anni 2009-2012



* Sono escluse dall'elaborazione le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geo-economica.
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

1.1.4. Il mercato globale per tipologia di operazione

Riguardo alla tipologia di operazione[4], trova conferma anche nel 2012 la prevalenza di operazioni di passaggio di controllo (52 operazioni su 88)[5] (tab. 10). 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

[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.

tipologia di operazioni (49,5% del 2010 e 60% nel 2011), seppur con una lieve flessione della quota nel 2012 (59,1%).

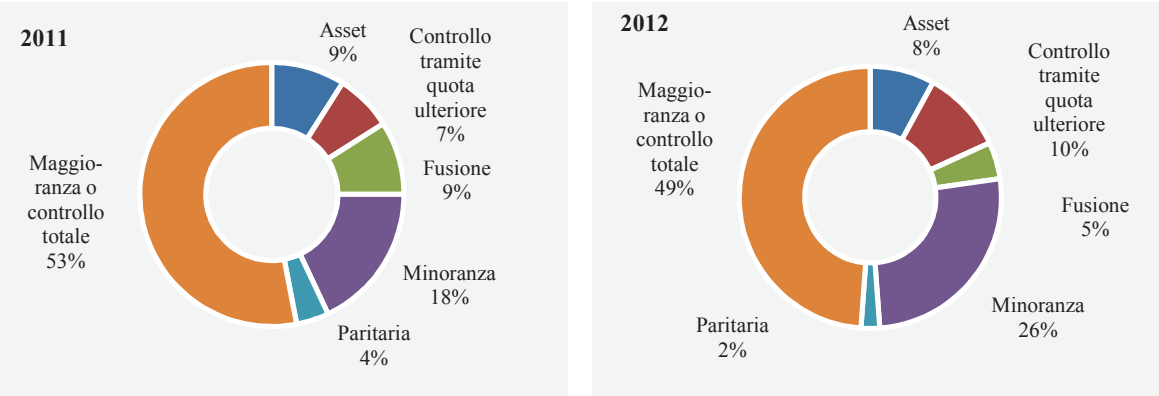
Tab. 10. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di operazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipologia di operazione	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Asset	24	15	9	7	0	2
Controllo tramite quota ulteriore	8	12	7	9	2	3
Fusione	10	14	9	4	0	2
Minoranza	28	21	18	23	6	6
Paritaria	2	4	4	2	0	0
Maggioranza o controllo totale	39	41	53	43	6	11
Totale	**111**	**107**	**100**	**88**	**14**	**24**
Tipologia di operazione	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Asset	21,6%	14,0%	9,0%	8,0%	0,0%	8,3%
Controllo tramite quota ulteriore	7,2%	11,2%	7,0%	10,2%	14,3%	12,5%
Fusione	9,0%	13,1%	9,0%	4,5%	0,0%	8,3%
Minoranza	25,2%	19,6%	18,0%	26,1%	42,9%	25,0%
Paritaria	1,8%	3,7%	4,0%	2,3%	0,0%	0,0%
Maggioranza o controllo totale	35,1%	38,3%	53,0%	48,9%	42,9%	45,8%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Nel 2012, le acquisizioni di maggioranza o controllo sul totale rappresentano circa la metà del totale delle M&A censite (48,9%). Si riduce invece la quota di operazioni che si traducono in processi di fusione (4,5%), mentre restano sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente le acquisizioni di asset (8%). Si registra un sensibile aumento nell'incidenza delle operazioni di minoranza (26,1% contro 18% del 2011) (fig. 4).

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

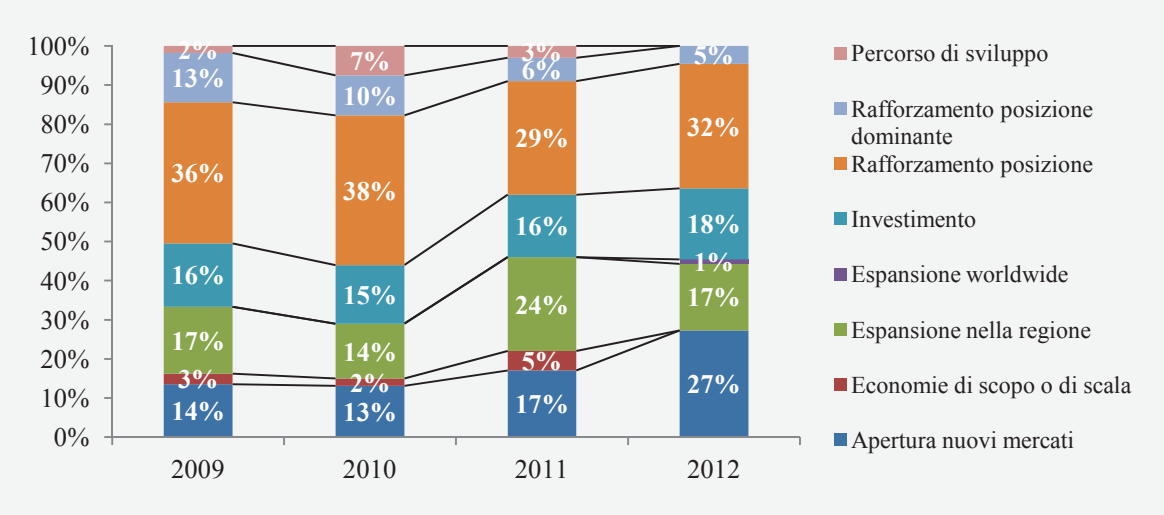


Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

1.1.5. Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale

Con riferimento alle *strategie di acquisizione*, i dati 2012 confermano che le operazioni di M&A sono portate a termine soprattutto con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione (37% dei casi[6]). Contestualmente torna a crescere la propensione ad aggredire *nuovi mercati* (27% delle operazioni contro il 17% del 2011) (fig. 5).

Fig. 5. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Aumenta leggermente la quota di operazioni finalizzate all'investimento (18% contro 16% del 2011), dato, anche per il 2012, correlato alla sempre maggiore incidenza complessiva delle operazioni condotte da soggetti investitori esterni al settore (21,6%; cfr. tab. 2).

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).

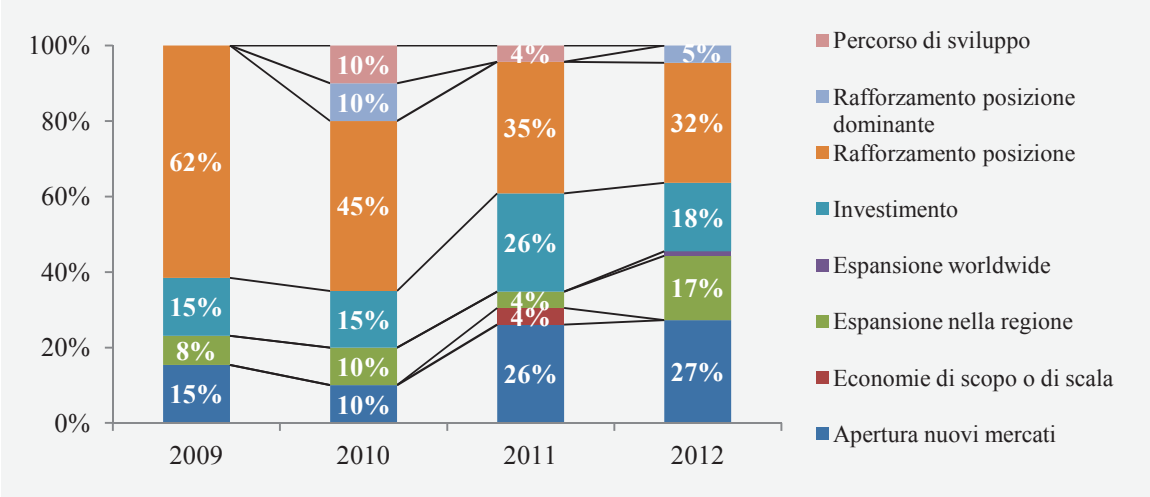
Per il comparto portuale, la strategia di ingresso in nuovi mercati si conferma il motivo sottostante a oltre 1 operazione su 4 (27%). Aumenta, rispetto agli anni precedenti, il peso dei processi relativi al consolidamento della posizione in una regione diversa dalla propria (17%).

Nel comparto logistico, rispetto al passato, aumenta l'incidenza della propensione all'ingresso in nuovi mercati, strategia che incide per il 30% sul totale delle operazioni di M&A. Sembra pertanto che nel 2012 i soggetti che hanno investito nella logistica mostrino maggiore fiducia rispetto al passato circa i processi di internazionalizzazione.

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

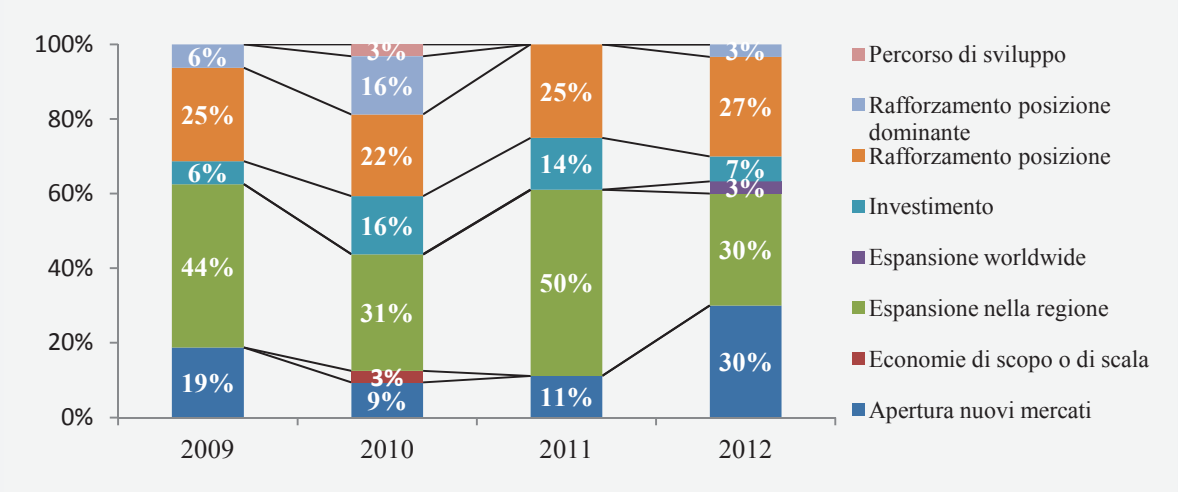
Diminuiscono invece, in termini relativi, le operazioni condotte a scopo di investimento (7% contro il 14% del 2011 e il 16% del 2010): il dato sembra suggerire un raffreddamento dell'interesse degli altri investitori, legato ad una più intensa ripresa delle operazioni condotte da strategie industriali.

Fig. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata, per il comparto portuale (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 7. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata, per il comparto logistico (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

La strategia di acquisizione perseguita varia nel caso in cui le operazioni vengano effettuate all'interno della stessa area geo-economica oppure tra aree diverse. Il 51,9% delle operazioni che hanno avuto luogo all'interno della *stessa area* (27 operazioni su 52) è stato effettuato con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione su un determinato mercato *target*: di queste, 4 sono state portate a termine allo scopo di rafforzare una posizione già

dominante. Il 17,3% degli operatori ha invece acquisito partecipazioni in altre società per fare l'ingresso in nuovi mercati, quota che sale - significativamente - al 41,7% nel caso in cui le operazioni siano state effettuate tra *aree geo-economiche diverse*. Presentano una dinamica contraria le M&A condotte a scopo investimento, più frequenti sui mercati noti (*stessa area*: 23,1%) che su quelli più lontani (*area diversa*: 13,9%) (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 2012

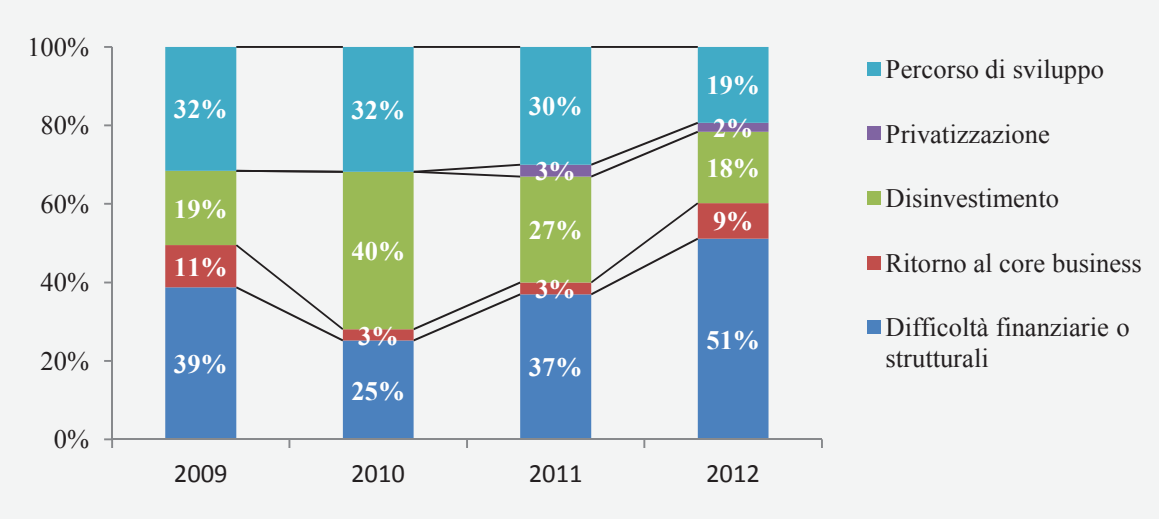
Operazioni concluse da acquirenti	% sul totale operazioni	Strategia	Operazioni	% sul totale area
All'interno della stessa area geo-economica	59,1%	Apertura nuovi mercati	9	17,3%
		Economie di scopo o di scala	0	0,0%
		Espansione nella regione	3	5,8%
		Espansione worldwide	1	1,9%
		Investimento	12	23,1%
		Rafforzamento posizione	23	44,2%
		Rafforzamento posizione dominante	4	7,7%
		Percorso di sviluppo	0	0,0%
		Totale M&A stessa area	**52**	**100,0%**
Tra aree geo-economiche diverse	40,9%	Apertura nuovi mercati	15	41,7%
		Economie di scopo	12	33,3%
		Espansione nella regione	4	11,1%
		Investimento	5	13,9%
		Rafforzamento posizione	0	0,0%
		Rafforzamento posizione dominante	0	0,0%
		Percorso di sviluppo	0	0,0%
		Totale M&A aree diverse	**36**	**100,0%**
Totale	**100,0%**	**Totale M&A**	**88**	

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Per quanto riguarda la *cessione di impresa o di quote di impresa*, nel 2012 il primo obiettivo delle transazioni eseguite è finalizzato alla dismissione di quote o asset a causa di difficoltà finanziarie o strutturali (51% del totale M&A). Poco meno di 1 operatore su 5 (19%) 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).

In prevalenza (39,8% 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 54% dei casi per fare fronte a difficoltà finanziarie o strutturali e nel 37% dei casi, per partecipare ad un percorso di sviluppo attraverso un processo di aggregazione societaria (fig. 9).

Fig. 8. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale per motivo sottostante la cessione (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



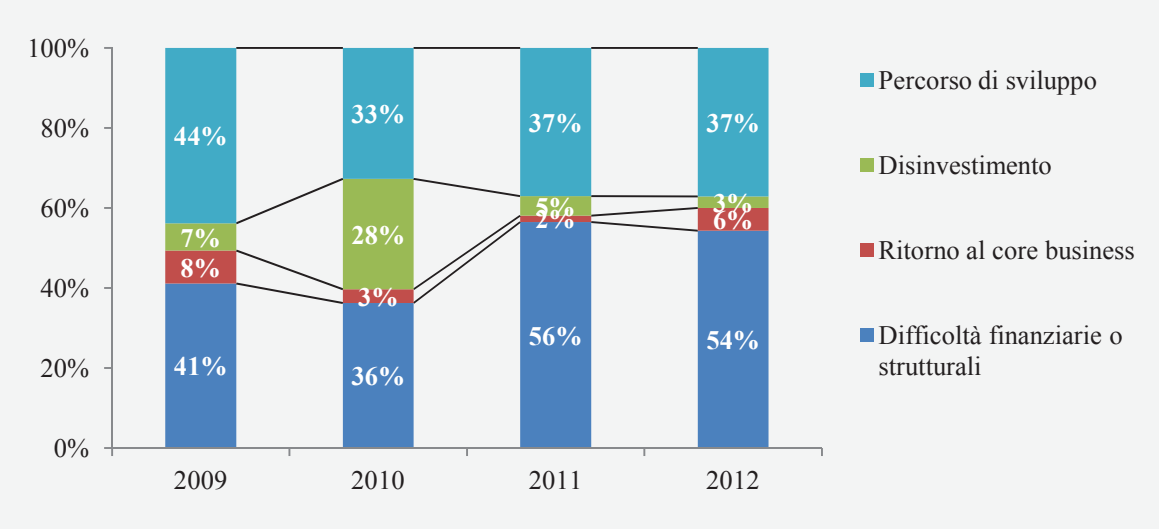
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Soggetto cedente	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
M&A in cui la compagnia acquisita coincide con il soggetto cedente	73	58	62	35	7	10
Totale M&A	111	107	100	88	14	24
quota % sul totale	*65,8%*	*54,2%*	*62,0%*	*39,8%*	*50,0%*	*41,7%*

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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 2012, sono state registrate complessivamente 22 operazioni di M&A con un decremento rispetto all'anno precedente pari al 4% (tab. 13). Il mercato ha fatto principalmente ricorso ad acquisizioni di quote di maggioranza o di raggiungimento di controllo totale (50%). Fusioni e acquisizioni di quote di minoranza pesano sul totale rispettivamente il 9% e il 32% (fig. 10).

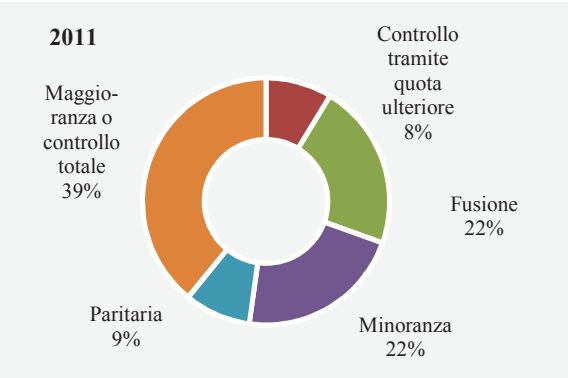
Tab. 13. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per tipologia di operazione (valori assoluti) – Anni 2000-2012 e I trimestre 2013

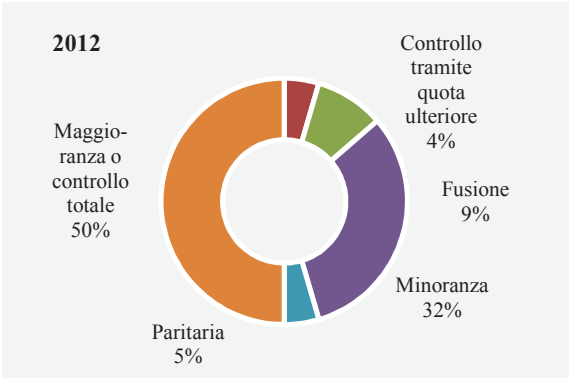
Operazione	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13*	Tot.
Asset	2	1	1	3	1	4	5	3	3	6	3	0	0	0	**32**
Controllo tramite quota ulteriore	5	2	2	6	0	5	1	5	1	2	2	2	1	1	**35**
Fusione	0	1	5	1	0	3	4	1	2	2	3	5	2	0	**29**
Minoranza	27	11	9	8	2	7	11	11	10	11	6	5	7	0	**125**
Paritaria	0	3	2	2	1	0	1	0	1	0	2	2	1	0	**15**
Maggioranza o controllo totale	23	20	8	13	15	9	13	5	15	4	11	9	11	3	**159**
Totale	**57**	**38**	**27**	**33**	**19**	**28**	**35**	**25**	**32**	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**395**
var. % su anno prec.	50%	-33%	-29%	22%	-42%	47%	25%	-29%	28%	-22%	8%	-15%	-4%	0%	

*Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 10. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per tipologia di operazione (quote %) – Anni 2011 e 2012





Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

La serie storica seguente (fig. 11) mostra la sostanziale stabilità delle acquisizioni di maggioranza (14 operazioni) e di minoranza (7 operazioni) nel 2012 rispetto all'anno precedente. Le operazioni di maggioranza pesano sul totale per il 66,7%.

Fig. 11. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia (valori assoluti) – Anni 2000-2012

* 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, 2013

Relativamente al processo di integrazione (tab. 14), nel 2012 trova conferma l'ordine di grandezza dell'incidenza delle operazioni di integrazione di filiera (4,5% sul totale), a vantaggio delle operazioni di integrazione orizzontale (54,5%) e di quelle condotte da investitori terzi (40,9%).

Con riferimento alle strategie adottate, nel 2012 aumenta la quota di operazioni intraprese a scopo investimento (41%), seguite da quelle finalizzate al rafforzamento della propria posizione (fig. 12).

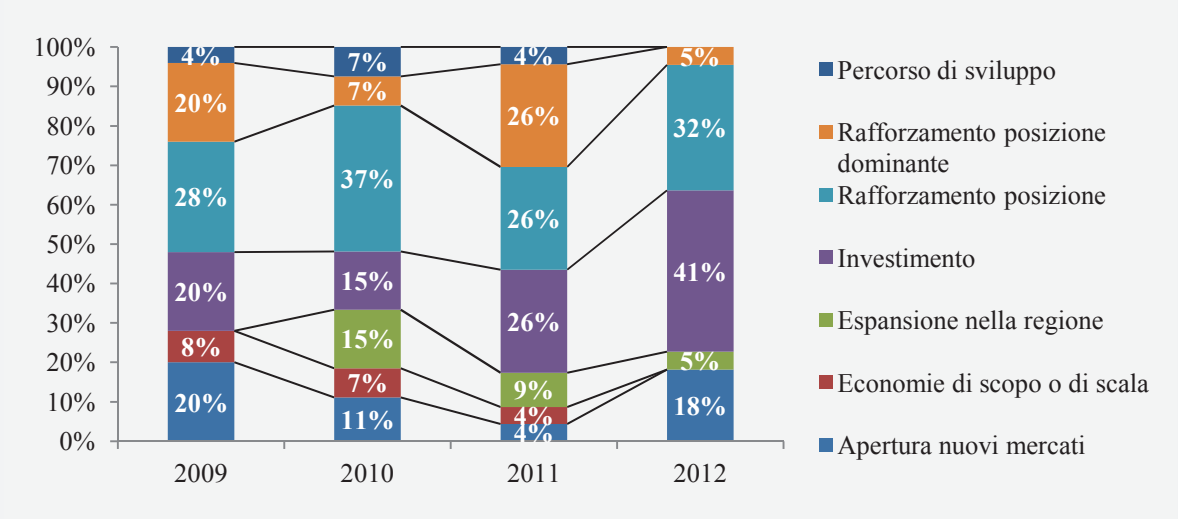
Tab. 14. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per tipologia di integrazione (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipo di integrazione	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Integrazione di filiera	6	3	1	1	1	0
Integrazione di settore	13	16	15	12	3	3
Altri investitori*	6	8	7	9	0	1
Totale	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**4**
Tipo di integrazione	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Integrazione di filiera	24,0%	11,1%	4,3%	4,5%	25,0%	0,0%
Integrazione di settore	52,0%	59,3%	65,2%	54,5%	75,0%	75,0%
Altri investitori*	24,0%	29,6%	30,4%	40,9%	0,0%	25,0%
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, 2013

Fig. 12. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per strategia adottata (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



*Nota: si segnala che negli anni 2009-2012 non sono state censiti accordi la cui strategia sottostante fosse riconducibile a a processi di espansione worldwide.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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. Sono considerate tutte le tipologie di transazione (Estero/Italia, Italia/Estero e Italia/Italia). Tali operazioni hanno riguardato i comparti logistica, porti, ferroviario merci e passeggeri, trasporto pubblico locale, aeroporti e trasporto marittimo passeggeri (traghetti). Nelle tabelle 15 e 16, sono inoltre indicate le operazioni di M&A che coinvolgono "altri investitori", soggetti esterni al settore dei trasporti (investitori, banche, gruppi industriali o enti governativi), pari a 9 nel 2012. Riguardo ai comparti italiani destinatari di acquisizioni, nel 2012 si conferma il ruolo prevalente della logistica (7 operazioni su 22) e si segnala la vivacità del settore aeroportuale (5 operazioni) (tab. 17).

Tab. 15. Acquisizioni e fusioni del settore trasporti in Italia per comparto dell'acquirente e dell'acquisita (valori assoluti) - Anno 2012

		Comparto acquisita							
		Aeroporti	Logistica	Porti	T. ferrov. merci	T. ferrov. pax	TPL	Traghetti	**Totale**
Comparto acquirente	Altri investitori	1	1			1	5	1	**9**
	Logistica	6		1					**7**
	Porti		2						**2**
	T. ferrov. merci			1					**1**
	TPL				2				**2**
	Traghetti							1	**1**
	Totale	**7**	**3**	**2**	**2**	**1**	**5**	**2**	**22**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Tab. 16. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per comparto dell'acquirente (valori assoluti) – Anni 2000-2012 e I trimestre 2013

Comparto dell'acquirente	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 Itrim	Tot.
Aeroporti		2	1	2		1	4	1	1	1	2				**15**
Altri investitori**	-	-	-	-	-	5	5	11	4	6	9	6	9	**1**	**56**
Cargo aereo									1	1					**2**
Crocieristica	2	3	1		1		1			1		1			**10**
Logistica	8	10	3	9	5	7	8	3	7	6	8	5	7	2	**88**
Porti	1	1	2	1	3				2		1		2		**13**
Poste	5	2	1			2	1			1					**12**
T. aereo*	4	1	2	3	1	1	5		2	2		1		1	**23**
T. ferroviario merci*	1		2	6	2	3			2		1	1	1		**19**
T. ferroviario pax											1	3			**4**
T. marittimo merci*	1	1	3	7	3	2	5	7	6	1					**36**
T. su gomma	1	5	2	1	1			1							**11**
TPL	7	8	7	2	2	7	4	2	5	4	4	3	2		**57**
Traghetti							2		2	2	1	3	1		**11**
Totale	**30**	**33**	**24**	**31**	**18**	**28**	**35**	**25**	**32**	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**357**

* 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, 2013

Tab. 17. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per comparto dell'acquisita (valori assoluti) - Anni 2000-2012 e I trimestre 2013

Comparto dell'acquisita	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 I trim	Tot.
Aeroporti	5	3	4	2		3	7	8	4	3	4		5		**48**
Soggetti esterni**	-	-	-	-	-	2		1				1			**4**
Cargo aereo							1		2	2					**5**
Crocieristica	3	3	1		1		1			1					**10**
Logistica	10	7	1	11	5	7	9	5	6	4	11	6	7	2	**91**
Porti		4	4	1	3		1	1	4	3	4	1	3	1	**30**
Poste	6	1	2			1				1		1			**12**
T. aereo*	4	3	4	7	1	1	3		2	2	1	3		1	**32**
T. ferroviario merci*	4		1	3	2	3	1	1	2	1	1	1	2		**22**
T. ferroviario passeggeri									1	1	1	2	1		**6**
T. marittimo merci*	2	1	1	8	4	2	5	6	3						**32**
T. su gomma	2	6	3	3	1	1	1								**17**
TPL	12	8	8	2	2	8	4	2	5	4	4	4	2		**65**
Traghetti							2	1	3	3	1	4	2		**16**
Totale	**48**	**36**	**29**	**37**	**19**	**28**	**35**	**25**	**32**	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**390**

* 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, 2013

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

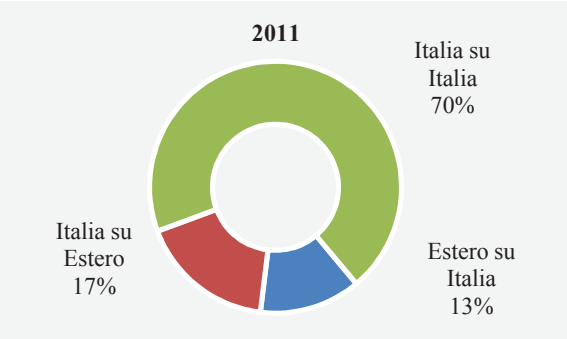
Per quanto riguarda il *grado di internazionalizzazione* delle imprese italiane (tab. 18; fig. 13), diminuisce il peso delle operazioni interne al mercato domestico (59,1% contro il 69,6% del 2011) e delle operazioni di internazionalizzazione attiva (9,1% contro il 17,4%). Aumentano per contro le iniziative di internazionalizzazione passiva ("Estero su Italia", 31,8% contro 13%).

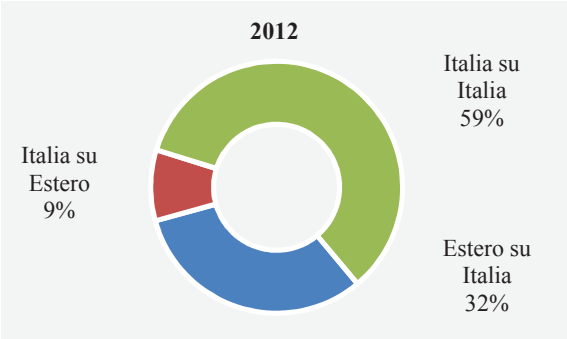
Tab. 18. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia per nazionalità dell'impresa acquirente (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Estero su Italia	4	8	3	7	1	1
Italia su Estero	7	2	4	2	1	1
Italia su Italia	14	17	16	13	2	2
Totale	**25**	**27**	**23**	**22**	**4**	**4**
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Estero su Italia	16,0%	29,6%	13,0%	31,8%	25,0%	25,0%
Italia su Estero	28,0%	7,4%	17,4%	9,1%	25,0%	25,0%
Italia su Italia	56,0%	63,0%	69,6%	59,1%	50,0%	50,0%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 13. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti in Italia per nazionalità dell'impresa acquirente (quote %) - Anno 2011 e 2012





Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Nelle tabelle 19 e 20, 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 2012, con anticipazioni sul I trimestre 2013.

Tab. 19. Acquisizioni e fusioni "Estero su Italia" (valori assoluti) – Anni 2000-2012 e I trimestre 2013

Comparto acquisita	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 I trim	Tot.
Aeroporti	1	1	1	1			2		1		1		1		**9**
Cargo aereo	1	1	1	3											**6**
Crocieristica	1		1				1								**3**
Logistica	3	2		2	3	3	5	2	2	2	5	3	5	**1**	**38**
Porti		2	2		3			1	2						**10**
Poste	4														**4**
T. aereo*									1	1					**2**
T. ferroviario merci*	1				2	1			1		1				**6**
T. ferroviario passeggeri									1						**1**
T. marittimo merci*		1	1		1			3	4				1		**11**
TPL		1	3	1		4	1		2	1	1				**14**
Traghetti									2						**2**
Trasporto su gomma		1		1	1	1									**4**
Totale	**11**	**9**	**9**	**8**	**10**	**9**	**9**	**6**	**16**	**4**	**8**	**3**	**7**	**1**	**110**

* 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, 2013

Tab. 20. Acquisizioni e fusioni "Italia su Estero" (valori assoluti) – Anni 2000-2012 e I trimestre 2013

Comparto acquisita	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 I trim	Tot.
Aeroporti			1	1						1					**3**
Cargo aereo			1												**1**
Crocieristica	1	1			1					1					**4**
Logistica	3	1			1	1		1		3	1	1	1	1	**14**
Porti												1			**1**
Poste															**0**
T. aereo*							1								**1**
T. ferroviario merci*			1	2		1		1				2	1		**8**
T. ferroviario passeggeri															**0**
T. marittimo merci*		1				1	2	3	1	1					**9**
TPL	2	2									1				**5**
Traghetti							1	1	2	1					**5**
Trasporto su gomma				1	1										**2**
Totale	**6**	**5**	**3**	**4**	**3**	**3**	**4**	**6**	**3**	**7**	**2**	**4**	**2**	**1**	**53**

* 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, 2013

Con riferimento ai processi di *internazionalizzazione passiva*, nel periodo di rilevazione (1 aprile 2011 – 31 marzo 2013), gli investimenti in Italia sono stati effettuati principalmente da società europee e statunitensi nel comparto logistico (tab. A.1.1).

Il settore italiano, per contro, ha registrato in particolare due interessanti operazioni *Italia su Estero*, che vanno nella direzione dell'internazionalizzazione soprattutto tramite adesione a network di imprese (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 2013)

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 *courier* sta adottando nel settore *healthcare* 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.
2012	Globe Express Services (GES) (USA), *Logistica*	International Transport Services Associated (ITSA) (IT), *Logistica*	GES, *logistic provider* statunitense, ha finalizzato l'acquisizione di ITSA, operatore *leader* in Italia nelle relazioni Asia-Italia, operante da Milano, Venezia, Taranto, Pomezia, Civitavecchia e Bari. GES porta così la sua rete globale a 56 uffici in tutto il mondo.
2012	Katoen Natie (BE), *Logistica*	Interporto Rivalta Scrivia Spa (IT), *Logistica*	Il gruppo belga Katoen Natie ha acquisito il controllo (90,215%) della Interporto Rivalta Scrivia Spa, società del gruppo Fagioli che opera dal 1966 il polo logistico interportuale di Rivalta Scrivia.
2012	Dachser Food Logistics (DE), *Logistica*	Papp Italia (IT), *Logistica*	La società tedesca Dachser Food Logistics ha acquisito il 50% del capitale di Papp Italia, filiale italiana della tedesca Balthasar Papp Internationale Lebensmittellogistik, specializzata nel trasporto di prodotti a temperatura controllata, entrando così direttamente nel mercato italiano della logistica alimentare.

2012	SDV (USA), *Logistica*	Getco (IT), *Logistica*	Il gruppo logistico statunitense SDV ha acquisito l'80% del capitale della casa di spedizioni milanese Getco, attiva principalmente nel segmento marittimo con servizi *groupage* sul porto di Livorno. L'azienda italiana ha un fatturato annuo di 15 milioni di euro e opera un traffico di circa 8.000 teu.
2012	San Lazzaro L.L.C. (Fondo gestito da Amber Capital UK L.L.P.) (USA), *Altri investitori*	SAVE (IT), *Aeroporti*	Il fondo statunitense San Lazzaro L.L.C. (gestito da Amber Capital UK) ha acquistato dal Comune di Venezia la sua intera partecipazione (14,9%) in SAVE, società che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, per un controvalore pari a circa 500 milioni di euro. Azionista di controllo di SAVE rimane Finint con il 46,7%. Allo stesso tempo la Provincia di Venezia ha ceduto complessivamente il 2,72% del capitale di SAVE, per 10,5 milioni di euro. La Provincia mantiene il 9,5% delle azioni.
2013	Nippon Express (Giappone), *Logistica*	Franco Vago (IT), *Logistica*	Il gruppo logistico Nippon Express (Europe), filiale del gruppo giapponese Nippon Express, ha siglato un accordo per comprare l'intero capitale azionario della casa di spedizioni italiana Franco Vago, con uffici nell'Italia centro-settentrionale e all'estero, tra cui Cina e Stati Uniti. L'azienda italiana è specializzata nella spedizione e logistica dei capi d'abbigliamento.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013 (aggiornata al 31/03/2013)

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 2013)

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Operazione
2011	Pacorini (IT), *Logistica*	Carapina Armazéms 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 francosvizzera 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.
2012	Poste Italiane (IT), *Logistica*	Eurodis (DE), *Logistica*	Poste Italiane ha acquisito il 12,4% delle azioni del consorzio Eurodis dai due principali soci, Austrian Post e Trans-o-flex. Eurodis raccoglie dieci società specializzate nella consegna espressa di pacchi e pallet che operano in 34 Paesi europei. Nel 2011 il consorzio aveva accolto nel network l'italiana SDA Express Courier, controllata da Poste Italiane.
2012	Unicredit (IT), *Altri investitori*	Checkovskiy (Russia), *Logistica*	Il gruppo bancario italiano UniCredit, attraverso la finanziaria russa controllata Uctam (UniCredit Turn-Around Management Russia), ha acquisito la società russa Checkovskiy, che controlla il terminal intermodale per auto di Chekhov (Mosca) dal gruppo logistico sloveno Intereuropa. La transazione ha un valore di 45 milioni di euro.
2013	Aprile (IT), *Logistica*	Easyfresh (gruppo internazionale), *Logistica*	Il gruppo logistico Aprile ha acquisito Easyfresh, network di operatori della logistica del freddo presenti su scala globale. L'operazione consentirà a Aprile, attraverso la divisione Cool Solutions, di accrescere la propria quota di mercato nella nicchia della logistica *reefer*. Le imprese costituenti Easyfresh sono: Arkas A. Lojistik (Turchia), Gulf Badr (Egitto), Marmedsa (Spagna), Medreefer (Italia), TPG (Slovenia), Seafast (Gran Bretagna), Wilson Sons (Brasile) e Modaltrade-Agunsa Logistica (Cile). Vi partecipano anche la statunitense Norton Lilly, la cinese Zen Continental e la belga Durot Shipping.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013 (aggiornata al 31/03/2013)

2. IL MERCATO DEGLI ACCORDI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

2.1. Il mercato globale degli accordi: le dinamiche del settore[7]

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

La rilevazione degli accordi è stata classificata per comparto, per tipologia[8] (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 49 nel 2012 e a 13 nel I trimestre del 2013. Dal 2009 il numero complessivo di accordi ha registrato una progressiva flessione fino ad arrivare a -38,8% su base annua, dal 2011 al 2012 (tab. 21).

Tab. 21. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per comparto (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	0	1	0	0	0	0
Cargo aereo	4	4	2	1	1	0
Crocieristica	4	4	3	0	0	0
Logistica*	36	29	34	22	7	6
Porti	17	20	21	9	3	4
TPL	14	8	6	3	0	1
Traghetti	1	6	1	1	0	0
Trasporto aereo	4	2	0	1	1	0
Trasporto ferroviario merci	11	11	6	3	0	1
Trasporto ferroviario passeggeri	7	9	2	3	0	1
Trasporto marittimo merci	27	7	5	6	2	0
Totale	**125**	**101**	**80**	**49**	**14**	**13**
var % su anno prec.	***-45,4%***	***-19,2%***	***-20,8%***	***-38,8%***	***-48,1%***	***-7,1%***

(segue)

[7] Nota metodologica - L'analisi quantitativa degli accordi presentata in questo capitolo è pubblicata con cadenza annuale nell'Edizione Flash. La presente edizione costituisce l'aggiornamento relativo al periodo 1 aprile 2012 - 31 marzo 2013.

[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.

(continua)

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cargo aereo	3,2%	4,0%	2,5%	2,0%	7,1%	0,0%
Crocieristica	3,2%	4,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Logistica*	28,8%	28,7%	42,5%	44,9%	50,0%	46,2%
Porti	13,6%	19,8%	26,3%	18,4%	21,4%	30,8%
TPL	11,2%	7,9%	7,5%	6,1%	0,0%	7,7%
Traghetti	0,8%	5,9%	1,3%	2,0%	0,0%	0,0%
Trasporto aereo	3,2%	2,0%	0,0%	2,0%	7,1%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	8,8%	10,9%	7,5%	6,1%	0,0%	7,7%
Trasporto ferroviario passeggeri	5,6%	8,9%	2,5%	6,1%	0,0%	7,7%
Trasporto marittimo merci	21,6%	6,9%	6,3%	12,2%	14,3%	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, 2013

I comparti principalmente coinvolti nel processo globale delle alleanze rimangono quello logistico (che incide sul totale per il 44,9% degli accordi siglati) e quello portuale (18,4%). Il settore portuale ha perso peso rispetto al 2011, a vantaggio del comparto marittimo merci (12,2%). Diminuisce l'incidenza delle alleanze basate su una strategia di integrazione di filiera. Gli accordi messi a segno nel 2012 tra soggetti appartenenti a comparti diversi, infatti, rappresentano il 18,4% del totale contro il 25% del 2011. Le intese tra soggetti dello stesso comparto passano invece dal 40% del 2011 al 44,9% del 2012 (tab. 22).

Tab. 22. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per tipologia di contraenti (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipologie di contraenti l'accordo	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Tra operatori di settori diversi (integrazione di filiera)	21	19	20	9	3	0
Tra operatori dello stesso settore (integrazione di settore)	63	51	32	22	4	7
Con altri investitori	1	0	1	0	0	1
Con partner industriali (contract logistics)	*23*	*19*	*17*	*15*	*6*	*4*
Con un ente governativo (ente concedente)	*17*	*12*	*10*	*3*	*1*	*1*
Totale	**125**	**101**	**80**	**49**	**14**	**13**
Tipologie di contraenti l'accordo	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Tra operatori di settori diversi (integrazione di filiera)	16,8%	18,8%	25,0%	18,4%	21,4%	0,0%
Tra operatori dello stesso settore (integrazione di settore)	50,4%	50,5%	40,0%	44,9%	28,6%	53,8%
Con altri investitori	0,8%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	7,7%
Con partner industriali (contract logistics)	*18,4%*	*18,8%*	*21,3%*	*30,6%*	*42,9%*	*30,8%*
Con un ente governativo (ente concedente)	*13,6%*	*11,9%*	*12,5%*	*6,1%*	*7,1%*	*7,7%*
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, 2013

2.1.2. Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale

La classificazione per tipologia di operazione conferma nel 2012 la prevalenza degli accordi di *partnership* con una quota del 32,7% sul totale (tab. 23). Seguono gli accordi di *contract logistics* (30,6%), mentre si riduce ulteriormente l'incidenza delle alleanze di *joint venture* (12,2%). Oltre 1 intesa su 5 riguarda un accordo di gestione terminal o di costruzione e gestione terminal (complessivamente pari al 20,4%), 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 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipologia di accordo	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Accordo di partnership	43	32	21	16	3	5
Concessione di servizi	14	10	4	2	0	0
Contract logistics	23	19	17	15	6	4
Costruzione e gestione terminal	6	8	8	4	1	3
Gestione terminal	4	8	14	6	3	1
Joint venture	35	24	16	6	1	0
Totale	**125**	**101**	**80**	**49**	**14**	**13**
Tipologia di accordo	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Accordo di partnership	34,4%	31,7%	26,3%	32,7%	21,4%	38,5%
Concessione di servizi	11,2%	9,9%	5,0%	4,1%	0,0%	0,0%
Contract logistics	18,4%	18,8%	21,3%	30,6%	42,9%	30,8%
Costruzione e gestione terminal	4,8%	7,9%	10,0%	8,2%	7,1%	23,1%
Gestione terminal	3,2%	7,9%	17,5%	12,2%	21,4%	7,7%
Joint venture	28,0%	23,8%	20,0%	12,2%	7,1%	0,0%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Tab. 24. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale per comparto e tipologia di accordo (valori assoluti) – Anno 2012

Comparto	Tipologia di accordo						
	Accordo di partnership	Concessione di servizi	Contract logistics	Costruzione e gestione terminal	Gestione terminal	Joint venture	**Totale**
Aeroporti							**-**
Cargo aereo	1						**1**
Crocieristica							**-**
Logistica	6		14			2	**22**
Porti	1			3	5		**9**
T. aereo	1						**1**

(segue)

(continua)

Comparto	Tipologia di accordo						
	Accordo di partnership	Concessione di servizi	Contract logistics	Costruzione e gestione terminal	Gestione terminal	Joint venture	**Totale**
T. ferroviario merci	1				1	1	**3**
T. ferroviario pax	3						**3**
T. marittimo merci	2		1	1		2	**6**
TPL		2				1	**3**
Traghetti	1						**1**
Totale accordi	**16**	**2**	**15**	**4**	**6**	**6**	**49**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

2.1.3. Le strategie delle alleanze sul mercato globale

Le diverse strategie condotte dagli operatori sullo scenario internazionale sono esplicitate attraverso i vari tipi di accordi stipulati per comparto (tab. 25).

Le informazioni censite nel 2012 evidenziano che le motivazioni connesse alla stipula degli accordi sono ancora una volta da ricondurre principalmente all'apertura di nuovi mercati (32,7%), sebbene in misura sensibilmente minore rispetto a quanto rilevato nel 2011 (46,3%) (fig. 14). Continua inoltre ad aumentare su base annua la propensione all'espansione in regioni dove il presidio non è ancora del tutto consolidato (14% nel 2012).

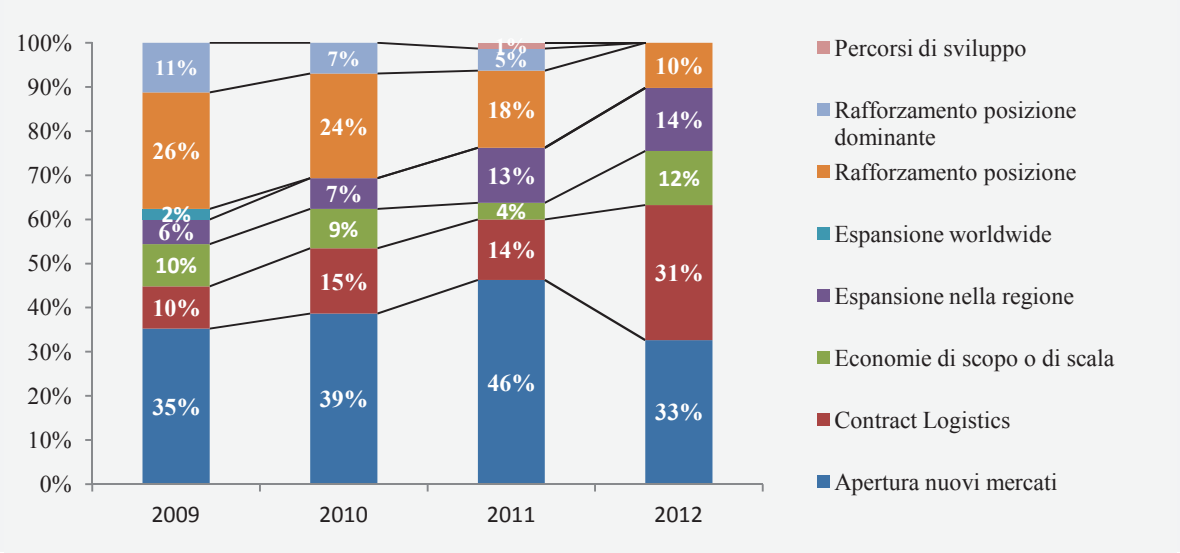
Tab. 25. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale per comparto e per strategia adottata (valori assoluti) - Anno 2012

Comparto	Strategia					
	Apertura nuovi mercati	Contract logistics	Economie di scala o di scopo	Espansione nella regione	Rafforzamento posizione	Totale
Aeroporti						**0**
Cargo aereo				1		**1**
Crocieristica						**0**
Logistica	3	14	1	3	1	**22**
Porti	4			2	3	**9**
T. aereo			1			**1**
T. ferroviario merci	2			1		**3**
T. ferroviario pax	3					**3**
T. marittimo merci	2	1	3			**6**
TPL	2				1	**3**
Traghetti			1			**1**
Totale	**16**	**15**	**6**	**7**	**5**	**49**

*Nota: si segnala che nel 2012 non sono stati censiti accordi la cui strategia sottostante fosse riconducibile a percorsi di sviluppo o a processi di espansione worldwide.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 14. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale per strategia adottata (quota% sul totale) - Anni 2009-2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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 17 accordi nel 2012 (tab. 26). La variazione annuale ancora profondamente negativa (-43,3% contro -34,8% nel 2011) era stata anticipata dal risultato del I trimestre 2012, che aveva registrato 5 accordi contro i 10 e i 25 del biennio precedente (2010-2011). Il I trimestre 2013 segnala invece un lieve aumento.

Tab. 26 Accordi stipulati nel settore trasporti che hanno coinvolto almeno un soggetto di nazionalità italiana, per comparto (valori assoluti e quote %) - Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Comparto	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Aeroporti		1				
Cargo aereo	1	2	1			
Crocieristica	2	2	1			
Logistica	15	14	19	10	5	5
Porti	3	5				
TPL	5	5	4	2		1
Traghetti	1	4		1		
Trasporto aereo	2	1				
Trasporto ferroviario merci	4	3	1	1		1
Trasporto ferroviario pax	6	6	2	3		
Trasporto marittimo merci	1	3	2			
Totale	**40**	**46**	**30**	**17**	**5**	**7**
var % su anno prec.	***-11,1%***	***15,0%***	***-34,8%***	***-43,3%***	***-50,0%***	***+40,0%***
Comparto	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Aeroporti	0%	2%	0%	0%	0%	0%
Cargo aereo	3%	4%	3%	0%	0%	0%
Crocieristica	5%	4%	3%	0%	0%	0%
Logistica	38%	30%	63%	59%	100%	71%
Porti	8%	11%	0%	0%	0%	0%
TPL	13%	11%	13%	12%	0%	14%
Traghetti	3%	9%	0%	6%	0%	0%
Trasporto aereo	5%	2%	0%	0%	0%	0%
Trasporto ferroviario merci	10%	7%	3%	6%	0%	14%
Trasporto ferroviario pax	15%	13%	7%	18%	0%	0%
Trasporto marittimo merci	3%	7%	7%	0%	0%	0%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

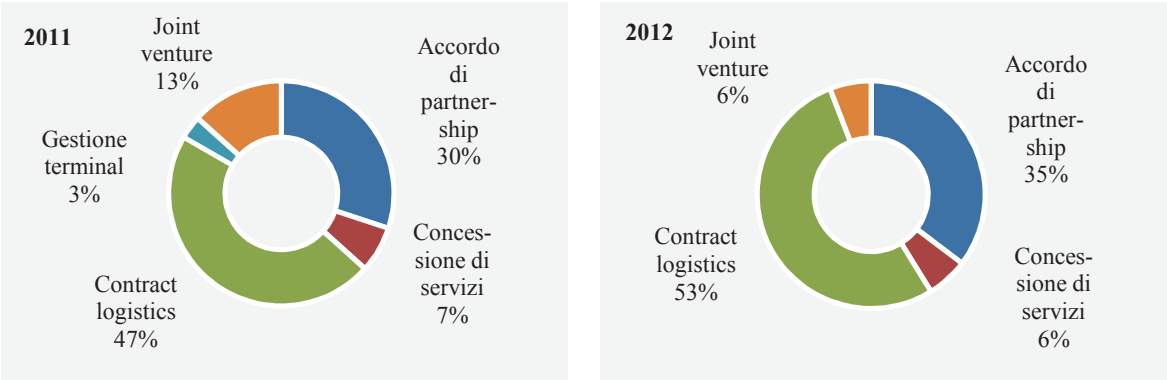
Nel 2012, gli operatori italiani hanno fatto ricorso soprattutto a intese di *contract logistics* (52,9%), con una quota di nuovo in crescita rispetto all'anno precedente (46,7%). Il dato rivela per contro la flessione delle quote di altre tipologie di accordo, quali la concessione di servizi e le joint venture (rispettivamente il 5,9% del totale). Rimane alta l'incidenza degli accordi di partnership, pari a oltre 1 accordo su 3, stipulati sul mercato italiano (tab. 27; fig. 15).

Tab. 27. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia per tipologia di accordo (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

Tipologia di accordo	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Accordo di partnership	15	19	9	6		4
Concessione di servizi	6	7	2	1		
Contract logistics	12	12	14	9	5	3
Costruzione e gestione terminal	1					
Gestione terminal		2	1			
Joint venture	6	6	4	1		
Totale	**40**	**46**	**30**	**17**	**5**	**7**
Tipologia di accordo	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Accordo di partnership	37,5%	41,3%	30,0%	35,3%	0,0%	57,1%
Concessione di servizi	15,0%	15,2%	6,7%	5,9%	0,0%	0,0%
Contract logistics	30,0%	26,1%	46,7%	52,9%	100,0%	42,9%
Costruzione e gestione terminal	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Gestione terminal	0,0%	4,3%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Joint venture	15,0%	13,0%	13,3%	5,9%	0,0%	0,0%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 15. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia per tipologia di accordo (quote %) – Anno 2011 e 2012

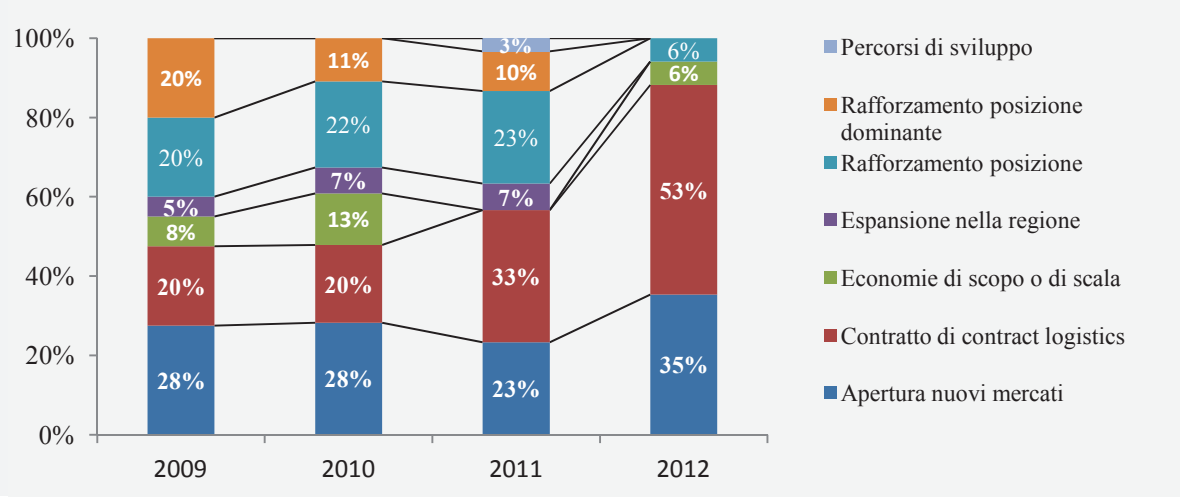


Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Con riferimento alle strategie adottate, nel 2012 aumentano gli accordi portati a termine allo scopo di entrare in nuovi mercati (35%). Si registra un aumento anche negli accordi

portati a termine al fine di innescare percorsi di sviluppo (6%), con operatori solidi dal punto di vista industriale, finanziario o del consolidamento in una data regione (fig. 16).

Fig. 16. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia per strategia adottata (quota % sul totale) – Anni 2009-2012



*Nota: si segnala che negli anni 2009-2012 non sono stati censiti accordi la cui strategia sottostante fosse riconducibile a a processi di espansione worldwide.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

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

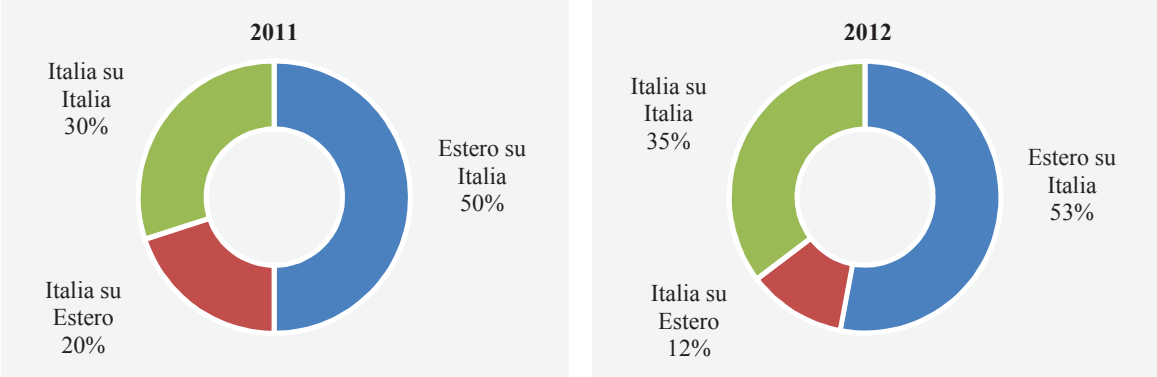
Nel 2012, si è attenuata ulteriormente la propensione all'internazionalizzazione attiva sul mercato italiano. Le intese "Italia su Estero", infatti, pesano l'11,8% del totale contro il 20% del 2011 e il 26% del 2010. Per contro, trova conferma, in termini relativi, l'interesse degli operatori stranieri a cercare alleanze sul mercato italiano: gli accordi "Estero su Italia" rappresentano nel 2012 il 52,9% del totale accordi, in linea con il 50% del 2011 e contro il 35% del 2010 e del 2009 (tab. 28; fig. 17).

Tab. 28. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (valori assoluti e quote %) – Anni 2009-2012 e I trimestre 2012-2013

	2009	2010	2011	2012	2012 I trim	2013 I trim
Estero su Italia	14	16	15	9	4	1
Italia su Estero	10	12	6	2	0	3
Italia su Italia	16	18	9	6	1	3
Totale	**40**	**46**	**30**	**17**	**5**	**7**
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2012 I trim**	**2013 I trim**
Estero su Italia	35,0%	34,8%	50,0%	52,9%	80,0%	14,3%
Italia su Estero	25,0%	26,1%	20,0%	11,8%	0,0%	42,9%
Italia su Italia	40,0%	39,1%	30,0%	35,3%	20,0%	42,9%
Totale	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Fig. 17. Accordi stipulati nel settore trasporti riguardanti il mercato italiano (quote %) – Anno 2011 e 2012



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013

Si riportano in Appendice 2, gli accordi commerciali e di partnership realizzati da imprese estere e italiane nel periodo di rilevazione della banca dati (1 aprile 2011 – 31 marzo 2013).

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 2013)

Anno	Partner	Settore	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Multi Marine Services (MMS) (IT); Rushabh (India)	*Logistica*	L'agenzia marittima e logistica genovese 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 Mumbay.
2011	Renfe (ES); Arenaways (IT)	*Ferroviario passeggeri*	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 Italiane) (DE); Governo Bassa Sassonia (DE)	*Trasporto pubblico locale*	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 Italiane e Cube Infrastructure.
2011	Cargoitalia (IT); Africa West Cargo (Togo)	*Ferroviario merci*	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 per la parte occidentale del continente africano.
2011	Grimaldi (IT); Porto di Barcellona (ES)	*Trasporto marittimo merci*	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 insiste 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)	*Logistica*	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	SDA Express Courier (IT); Eurodis (DE)	*Logistica*	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, Eurodis opera in 34 Paesi europei.

2012	Hupac (Svizzera); Gruppo FS Italiane; Cemat (IT)	*Ferroviario merci*	Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS Italiane), Hupac e la società intermodale Cemat, che è partecipata con il 53,3% dal gruppo FS attraverso FS Logistica e con il 34,5% dalla stessa Hupac, hanno concordato una comune strategia terminalistica per il Nord Italia, per sviluppare terminal in grado di favorire i traffici lungo il Corridoio Rotterdam-Genova, in vista dell'apertura della galleria di base del San Gottardo, che avverrà nel 2017. Le localizzazioni identificate sono Milano, Brescia e Piacenza.
2012	SBS Worldwide (UK); Sifte Berti (IT)	*Logistica*	Lo spedizioniere britannico SBS Worldwide e l'italiano Sifte Berti hanno siglato un accordo di agenzia per i trasporti marittimi ed aerei tra Italia e Stati Uniti. L'intesa prevede la reciproca rappresentanza nei due Paesi.
2012	Grimaldi (IT); NEL Lines (Maritime Company of Lesvos) (GR)	*Marittimo passeggeri*	Il gruppo armatoriale napoletano Grimaldi ha siglato un accordo con la compagnia greca NEL Lines per avviare una stretta collaborazione sulla tratta marittima Brindisi - Igoumenitsa, che riguarda sia aspetti operativi che commerciali.
2012	Cathay Pacific Airways (Cina); SEA; NTV (IT)	*Ferroviario passeggeri*	Il vettore cinese Cathay Pacific Airways, l'operatore ferroviario italiano NTV e il gestore aeroportuale di Malpensa, SEA, hanno siglato un accordo del tipo Fly&Rail che offre ai passeggeri del network Cathay Pacific un servizio di mobilità integrata tra i servizi dei tre operatori.
2012	Turkish Airlines (Turchia); NTV (IT)	*Ferroviario passeggeri*	Il vettore turco Turkish Airlines e l'operatore ferroviario italiano NTV hanno siglato un accordo del tipo Fly&Rail che offre ai passeggeri del network Turkish un servizio di mobilità integrata tra i servizi dei due operatori.
2013	InRail (IT); Ferrovie slovene (SL)	*Ferroviario merci*	L'impresa ferroviaria italiana InRail ha siglato un accordo con le Ferrovie Slovene per operare in territorio sloveno. La società è il secondo operatore italiano dopo Trenitalia a poter operare in Slovenia. La società ha sede a Udine ed è specializzata nel trasporto di materie prime, rottami ferrosi, prodotti siderurgici finiti e legname.
2013	Casasco & Nardi Spa (IT); UTC Overseas (USA)	*Logistica*	La società italiana di spedizioni Casasco & Nardi Spa ha siglato un accordo di collaborazione strategica con la statunitense UTC Overseas che prevede una stretta cooperazione commerciale ed operativa nello sviluppo dei segmenti di business full container (FCL) e groupage (LCL). Il settore delle spedizioni project continuerà ad essere presidiato in Italia da UTC Italy, filiale italiana del gruppo americano.
2013	Gruber Logistics (IT); Martrans (Egitto)	*Logistica*	La compagnia logistica altoatesina Gruber Logistics ha stretto con la compagnia statale egiziana di trasporti marittimi Martrans una partnership in base a cui Gruber coordinerà in esclusiva per Austria, Italia e Slovenia, tutte le spedizioni Martrans in arrivo nei porti dell'Italia meridionale. La collaborazione rappresenta una mossa strategica per Gruber per penetrare nel mercato egiziano.

* Sono esclusi i contratti di *contract logistics*.
Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2013 (aggiornata al 31/03/2013)

3. IL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA

3.1. Il settore della logistica

Lo scenario internazionale

In questa sezione vengono analizzate le dinamiche che, nel periodo di riferimento[1], abbiano riguardato tipologie di operatori attivi nel settore della logistica: integratori logistici (MTO), corrieri espresso ed operatori logistici (*contract logistics*, logistica distributiva, della supply chain…), operatori postali.

Sul mercato globale degli operatori logistici si evidenziano alcune dinamiche che in parte si differenziano da quanto segnalato nell'edizione 2011 di questo volume, che dava conto del biennio di maggiore impatto della crisi economica del 2009. Ad oggi le dinamiche prevalenti sono le seguenti:

- *forte prevalenza delle operazioni di integrazione orizzontale*: gli operatori restano di preferenza all'interno dei confini del proprio comparto;
- *scarso interesse dei soggetti investitori* esterni al comparto (fondi, gruppi industriali);
- *schiacciante prevalenza delle acquisizioni totali* e di maggioranza su quelle di minoranza;
- *aumento della propensione alle operazioni di M&A in nuovi mercati* e contestualmente *sforzo di consolidamento* della propria posizione nei mercati in cui il proprio business è consolidato.

La drammatica battuta di arresto del 2009 ha lasciato il posto già nell'anno successivo a tassi di crescita del fatturato (tab. 29) a due cifre per molti degli operatori considerati: DSV, CSX, Deutsche Bahn e Kuehne + Nagel con aumenti tra il 16/17%; SNCF Géodis, CEVA Logistics e Panalpina con aumenti tra il 20/30%.

Nel 2011, il *double dip* della crisi mondiale ha riportato i volumi di affari su risultati meno eclatanti con esiti negativi, rispetto all'anno precedente, per Agility (-17%), Panalpina (-9,3%) e Kuehne + Nagel (-3,3%), ma anche risultati in crescita per FedEx, GEFCO, CSX e Deutsche Bahn (+10/+13%) e l'ottimo risultato di Norber Dentressangle (+26%), dovuto a strategie di crescita esterna.

A consuntivo del 2012, i risultati annuali relativi dei principali *player* del mercato globale confermano una costante ripresa, con buoni tassi di crescita per alcuni operatori in

[1] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

particolare: FedEx e Norbert Dentressangle (8,5% circa) e Agility, Kuehne + Nagel e Deutsche Post (tra il 5% e il 6,5%).

Si segnala inoltre che nel 2012 molti tra gli operatori considerati hanno del tutto recuperato i livelli di fatturato del 2008, posizionandosi su risultati maggiori.

Tab. 29. Logistica - Performance registrata da alcuni principali player europei e globali (fatturato in miliardi di euro) - Anno 2012

Società	Paese	Fatturato 2012 (1)	Fatturato 2011 (1)	Var. 2012/2011 (2)	Var. 2012/2009 (2)	Var. 2009/2008 (2)
Agility Logistics	Kuwait	1,4	1,3	+6,5%	-16,9%	-7,1%
CEVA Logistics	Paesi Bassi	7,2	6,9	+4,8%	+31,5%	-13,2%
CSX	USA	11,8	11,7	+0,1%	+30,0%	-19,7%
Deutsche Bahn	Germania	39,3	37,9	+3,7%	+34,0%	-12,3%
Deutsche Post DHL	Germania	55,5	52,8	+5,1%	+20,2%	-19,2%
DSV	Danimarca	44,9	43,7	+2,7%	+24,5%	-3,6%
FedEx	USA	42,7	39,3	+8,6%	+20,2%	-6,5%
GEFCO	Francia	3,6	3,8	-4,8%	+24,7%	-18,3%
Kuehne + Nagel	Svizzera	20,8	19,6	+5,9%	+19,2%	-19,4%
Norbert Dentressangle	Francia	3,9	3,6	+8,5%	+42,7%	-12,5%
Panalpina	Svizzera	6,6	6,5	+1,8%	+11,1%	-32,9%
PostNL (ex TNT)	Paesi Bassi	4,3	4,3	-0,5%	+1,5%	n.d.
SNCF Géodis	Francia	7,1	6,9	+3,2%	+42,4%	-3,7%
TNT Express	Paesi Bassi	7,3	7,2	+1,1%	+18,0%	n.d.
UPS	USA	54,1	53,1	+1,9%	+19,5%	-12,0%

(1) Il dato del fatturato espresso in valuta locale è ricavato dal bilancio consolidato ed è convertito in euro (tasso di conversione al 31/12 dell'anno corrispondente; dati Banca d'Italia).

(2) La variazione percentuale del fatturato tra due anni è calcolata sulla valuta del bilancio di esercizio (valuta locale).

Fonte: Elaborazione Nomisma su dati di bilancio delle compagnie

Dall'analisi delle operazioni di M&A emerge che, nel periodo di riferimento, alcuni tra i maggiori *player* hanno intrapreso significativi percorsi di crescita e di allargamento del *network*. Nel periodo si è registrata la clamorosa mancata acquisizione, dopo una lunga trattativa, del gruppo logistico olandese TNT Express da parte del corriere espresso statunitense UPS. Nel 2013, la Commissione europea ha infatti formalizzato il divieto all'operazione di *takeover*, inducendo così il gruppo statunitense ad abbandonare il progetto di fusione. Nella valutazione dell'UE, l'operazione tra i due colossi[2] avrebbe creato una posizione dominante nel mercato europeo del *parcel* espresso, riducendo il

[2] Si pensi che, nonostante la crisi economica internazionale il corriere espresso UPS ha chiuso l'esercizio 2011 con ricavi totali in crescita del 6%, attestandosi a 14,2 miliardi di dollari, con un utile operativo di oltre 2 miliardi di dollari (+17% rispetto al 2010).

numero degli integratori dagli attuali quattro a tre, (UPS-TNT, FedEx e DHL). In alcuni Paesi comunitari, la fusione UPS-TNT avrebbe gestito una quota di mercato che l'Antitrust ha ritenuto eccessivamente elevata.

Sui *mercati consolidati*, il forte interesse dei grandi operatori per i *leader* europei è testimoniato anche dalle vicende di cambio di assetto societario che hanno interessato il gruppo francese GEFCO[3], controllato dal gruppo PSA Citroën e passato a fine 2012 sotto il controllo di JSC Russian Railways (RZD), attraverso l'acquisizione del 75% del capitale per un controvalore di oltre 800 milioni di euro. PSA Peugeot Citroën ha mantenuto il 25% delle azioni, con l'evidente scopo di non perdere un ruolo all'interno di una partnership operante nell'area: l'interesse è dovuto al fatto che la Russia, insieme a Bielorussia e Kazakistan, sta pianificando la costituzione di una società ferroviaria e logistica in joint-venture quale parte di un progetto di allargamento dei traffici tra Europa ed Asia, progetto che aprirebbe grandi potenzialità per GEFCO. L'operazione, di fatto, può mettere a rischio gli equilibri europei dal momento che l'ingresso in Europa, tramite la compagnia, di un colosso come RDZ potrebbe alterare le quote di mercato di Deutsche Bahn o di SNCF Geodis. La solidità e le potenzialità di GEFCO peraltro paiono non essere in discussione, considerando che alcuni importanti fondi d'investimento europei e internazionali avevano manifestato interesse per la sua acquisizione: Axa Private Equity, Apollo, PAI Partners, CVC Capital e Clayton Dubilier & Rice.

Sempre in tema di M&A sui *mercati consolidati*, tra gli operatori più attivi si segnala la cinese Kerry Logistics, che ha condotto una serrata campagna acquisti nel *Regno Unito* (con l'acquisizione di Regency Forwarding e Bergen Freight Forwarding) e in Spagna rilevando l'intera proprietà della joint venture Salvat Kerry Logistics. Nel biennio in esame, il mercato *britannico* si conferma al centro degli interessi strategici di acquirenti occidentali e asiatici, tra cui: la svedese *Greencarrier*, la cinese *Sinotrans*, la ceca *Raben*, l'austriaca *JCL*, la statunitense *Roadrunner*.

Anche il mercato *francese* è destinatario di molte operazioni da parte di operatori logistici sia domestici che internazionali. In particolare, si segnalano alcuni processi di concentrazione o dismissione tutti interni al mercato domestico: il gruppo francese *Charles André* ha acquisito il controllo della società intermodale connazionale Novatrans, ceduta da SNCF Geodis; *Geodis Calberson* ha rilevato le attività di Sernam, operazione per la quale si è reso necessario il *nulla osta* dell'antitrust europeo; il gruppo STEF, leader nel segmento refrigerato, ha effettuato il takeover su KL Services potenziando così la propria divisione sulla ristorazione esterna.

[3] GEFCO è *leader* europeo nel trasporto di autoveicoli (dove in Italia controlla Mercurio), attività per cui ogni anno movimenta oltre tre milioni di unità.

Sempre in tema di internazionalizzazione passiva, il *mercato francese* ha attirato operatori di primaria statura, come il colosso statunitense *FedEx* che ha acquisito Tatex, *leader* francese B2B del trasporto espresso con 19 milioni di spedizioni annue. L'operazione ha una valenza altamente strategica per FedEx, che compie così un ulteriore passo nel percorso di crescita della società in Europa. Allo stesso tempo, operatori francesi di dimensione rilevante come *Norbert Dentressangle* e *Bolloré* hanno portato avanti acquisizioni rispettivamente in Belgio (Nova Natie) e Svizzera (Safcomar Overseas).

Si riportano di seguito le principali operazioni di M&A e gli accordi realizzati sui mercati consolidati da operatori ed integratori logistici.

Tab. 30. Logistica - M&A di integrazione orizzontale sui mercati *consolidati*

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Greencarrier (SE)	2011	PTS UK (UK)	Il gruppo svedese Greencarrier amplia la propria presenza nel Regno Unito acquisendo l'azienda logistica PTS UK.
Sinotrans (Cina)	2011	InterBulk (UK)	Il gruppo di trasporto e logistica cinese Sinotrans ha acquisito il 35,3% della britannica InterBulk, investendo 18,5 milioni di sterline (oltre 21 milioni di euro) attraverso la controllata Sinotrans Logistics. La società britannica è specializzata in trasporto di prodotti liquidi e sfusi. InterBulk riceve così un'iniezione di liquidità per affrontare l'indebitamento e accedere al mercato asiatico, mentre l'acquirente cinese pone una solida testa di ponte in Europa. InterBulk è uno dei principali operatori nel mondo nel settore dei tank container.
Raben (CZ)	2011	Wincanton (*asset*) (UK)	La compagnia logistica ceca Raben ha acquisito dalla britannica Wincaton la divisione Wincanton German Road, che ha 16 piattaforme in Germania, e le attività d'autotrasporto in Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia, per un valore di 36 milioni di euro. L'operazione, contestuale a quella tra Wincanton e JCL, si inserisce nel processo di dismissione di alcune attività di autotrasporto e logistica con cui Wincanton intende fare fronte al proprio indebitamento.
JCL Transport und Logistik (AT)		Wincanton (*asset*) (UK)	L'operatore logistico austriaco JCL Transport und Logistik acquisisce dalla britannica Wincanton le attività di logistica nei Paesi Bassi, svolte in 5 strutture e nello hub di 's-Heerenberg, per un valore di 10,5 milioni di euro.
True Logistics, AB Texel Group (NL)	2011	Heuvel Trans-Tiel (NL)	Tre imprese di trasporto olandesi si sono fuse per creare una nuova società che entra tra le prime 10 imprese logistiche dei Paesi Bassi: True Logistics, AB Texel Group e HeuvelTrans-Tiel, che insieme creano una flotta di 800 veicoli, con allestimenti per il trasporto di prodotti a temperatura controllata.
Roadrunner TS (USA)	2011	Prime Logistics (USA)	La statunitense Roadrunner Transportation Systems, player tra i maggiori degli Stati Uniti, ha acquisito la connazionale Prime Logistics per 97,5 milioni di dollari.
		The James Brooks (UK)	La statunitense Roadrunner Transportation Systems ha fatto l'ingresso nel settore del trasporto intermodale, attraverso l'acquisizione della The James Brooks, che opera con i porti di Los Angeles-Long Beach e Oakland. Il prezzo d'acquisto è stato di 7,5 milioni di dollari. The James Brooks è specializzata nel trasporto intermodale d'alimentari freschi e nel 2010 ha fatturato 12 milioni di dollari.

Imperial Holding (Sudafrica)	2011	Lehnkering (DE)	La società logistica tedesca Lehnkering è stata acquisita da parte dell'olandese Imperial Mobility International, filiale della sudafricana Imperial Holdings. La società tedesca opera a servizio dell'industria chimica, petrolchimica e siderurgica nell'Europa centrale e nord-occidentale e ha un fatturato di circa 580 milioni di euro. La transazione ha un valore di 270 milioni di euro.
Kuehne + Nagel (Svizzera)	2011	Carl Drude Logistik (DE)	Il gruppo logistico elvetico Kuehne + Nagel si rafforza nel mercato europeo del groupage, acquisendo il controllo della società tedesca Carl Drude Logistik che gestisce un hub di 7.200 mq e 11.500 mq di magazzini. La Drude è specializzata in operazioni hub & spoke per trasporti internazionali.
	2012	Link Logistics International (Australia)	Il gruppo logistico elvetico Kuehne + Nagel ha siglato un accordo per acquisire la casa di spedizioni australiana Link Logistics International specializzata nella logistica dei prodotti deperibili. L'azienda ha sede a Melbourne e strutture a Sydney e in Tasmania.
Kerry Logistics (Cina)	2011	Regency Forwarding (UK)	Il gruppo Kerry Logistics di Hong Kong ha acquistato la britannica Regency Forwarding che si occupa di spedizioni per via aerea, marittima e terrestre e, in particolare, di importazioni dagli Stati Uniti e dall'Asia e di esportazioni verso destinazioni internazionali.
		Bergen Freight Forwarding (UK)	Kerry Logistics ha acquisito la britannica Bergen Freight Forwarding specializzata nelle importazioni per via marittima dall'India e dall'Estremo Oriente. Contestualmente il gruppo ha acquisito in Gran Bretagna la Regency Forwarding.
	2012	Salvat Kerry Logistics (ES)	Kerry Logistics ha acquisito l'intero capitale di Salvat Kerry Logistics, attraverso l'acquisto delle azioni dal suo precedente partner Salvat Logistica. Kerry Logistics era entrata nel mercato del trasporto spagnolo nel 2005 attraverso la joint venture di cui ora assume il completo controllo. La società spagnola serve soprattutto le spedizioni con la Cina.
Stobart (UK)	2012	Autologic Holdings (UK)	Il gruppo intermodale britannico Stobart ha acquisito il completo controllo di Autologic Holdings per un controvalore di 12,4 milioni di sterline per acquistare il 61,3% delle azioni della società specializzata in logistica automotive. La società opera in Gran Bretagna per BMW ed ha piattaforme in Belgio, Paesi Bassi e Repubblica Ceca. Con l'operazione Stobart entra nell'autotrasporto di autoveicoli a livello europeo.
FedEx (USA)	2012	Tatex (FR)	FedEx ha completato l'acquisizione di Tatex, leader francese business-to-business del trasporto espresso. L'operazione rappresenta un ulteriore passo nella strategia di crescita della società in Europa e darà accesso a FedEx ad una rete terrestre che opera 19 milioni di spedizioni annue per un fatturato di 150 miioni di euro.
Charles André (FR)	2012	Novatrans (FR)	Il gruppo francese Charles André, specializzato nel trasporto multimodale ha acquisito il controllo totale della società intermodale francese Novatrans da SNCF Geodis. Charles André non ha rilevato gli asset di Novatrans, ovvero i terminal di Le Havre e Marsiglia, e fonderà la società all'interno del gruppo.

C.H. Robinson Worldwide (USA)	2012	Phoenix International (USA)	La compagnia logistica C.H. Robinson Worldwide ha siglato un accordo per l'acquisizione del controllo di Phoenix International per un corrispettivo pari a 571,5 milioni di dollari in contanti e 63,5 milioni in nuove azioni della stessa C.H. Robinson. L'acquirente potenzia così la presenza nelle spedizioni marittime ed aeree globali.
Damco (gruppo A.P. Møller - Maersk) (DK)	2012	Pacific Network Global Logistics (PacNet) (Australia)	Damco, società logistica del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Maersk, ha acquisito la PacNet, società di spedizioni australiana che opera soprattutto nel Far East, principalmente in Australia e Cina.
Norbert Dentressangle Group (FR)	2012	Nova Natie (BE)	Il trasportatore francese Norbert Dentressangle ha acquisito le attività di logistica e di spedizione della compagnia belga Nova Natie. L'intesa permette a Dentressangle di entrare direttamente nel porto di Anversa, dove la società belga ha il suo quartier generale ed importanti strutture di stoccaggio e movimentazione delle merci.
STEF (FR)	2012	KL Services (FR)	Il gruppo STEF, leader francese della logistica a temperatura controllata, ha acquisito il 100% della KL Services. L'operazione rafforza la presenza di STEF nel segmento della logistica per la ristorazione esterna in Francia. STEF è presente nello stesso mercato attraverso la filiale specializzata STEF Logistique Restauration.
Geodis Calberson (gruppo SNCF) (FR)	2012	Sernam *(asset)* (FR)	L'operatore logistico francese Geodis Calberson ha rilevato le attività della connazionale Sernam, che opera nel segmento degli invii superiori ai 30 kg. L'Antitrust europeo ha dato il *nulla osta* all'operazione.
Hoyer (DE)	2012	De Rijke *(asset)* (NL)	Il gruppo logistico tedesco Hoyer ha acquisito le attività nel settore delle rinfuse petrolchimiche dell'olandese De Rijke. Con l'operazione Hoyer potenzierà la presenza sui mercati di Gran Bretagna, Scandinavia, Francia e Italia.
Gruppo Maman (Israele)	2013	UPS *(asset)* (Israele)	Il gruppo logistico israeliano Maman Group ha acquisito, tramite la controllata Maman Cargo Terminals and Handling, tutte le attività di franchising di UPS in Israele dallo spedizioniere connazionale O.P.S.I. (International Handling).
Gruppo Bolloré (FR)	2013	Safcomar Overseas (Svizzera)	La società del gruppo francese Bolloré ha acquisito la quota di maggioranza della svizzera Safcomar Overseas, compagnia specializzata nelle spedizioni internazionali, che ha assunto la denominazione di SDV Suisse. SDV entra così nel mercato svizzero, rilevando le due sedi di Ginevra e Zurigo.
DSV (DK)	2013	Seatainers Group (DK)	L'operatore logistico DSV ha siglato un accordo per l'acquisizione di Seatainers Group, il cui portfolio include magazzini, servizi stradali, aerei e marittimi, con sede in diversi Paesi. Il gruppo è specializzato in project logistics e genera un fatturato di circa 135 milioni di euro. L'accordo è al vaglio delle autorità antitrust.

Fonte: Nomisma

Con riferimento ai *mercati in crescita*, sono diverse le operazioni di internazionalizzazione condotte da *player* europei.

Sia *Kuehne + Nagel* che *FedEx* intandono consolidare la presenza in *Brasile*: il primo ha acquisito Grupo Eichenberg di Porto Alegre, che offre servizi *door-to-door*, mentre il

colosso statunitense ha acquisito Rapidao Cometa, compagnia con cui aveva accordi di agenzia da oltre un decennio.

Contestualmente *FedEx* conferma la strategia di ingresso in Europa, dove dopo l'acquisizione della francese Tatex, ha rilevato lo spedizioniere polacco Opek. Gli operatori *leader* perseguono da tempo il consolidamento nell'Est europeo: si pensi alle operazioni tra la danese DSV e AWT Cecofracht, primario spedizioniere della Repubblica Ceca; tra SNCF Geodis e l'ungherese MF Cargo, grazie a cui la compagnia francese può collocarsi tra i primi tre operatori del Paese; e quella dell'israeliana Maman che ha acquisito il 65% della società romena International Business Transport (IBT).

L'Asia si conferma tra le aree più calde per gli investimenti esteri:

- la francese *Norbert Dentressangle* ha rafforzato la propria presenza nella regione acquisendo in Cina la APC Beijing International e in Sri Lanka, la società di spedizioni John Keells Group; allo stesso tempo *APL Logistics* di Singapore, società integralmente controllata dal gruppo armatoriale logistico NOL, ha ottenuto la quota di controllo della cinese APLL-Zhiqin;
- la cinese Kerry Logistics, oltre alle acquisizioni nel Regno Unito e in Spagna, ha rafforzato la presenza in Vietnam ottenendo il controllo di TTC Express.

In Cina si segnala anche il passaggio di proprietà di DHL-Sinotrans International, ceduta da DHL (gruppo tedesco Deutsche Post DHL) e dal gruppo cinese Sinotrans, al corriere espresso connazionale *Uni-top Industry*.

Contestualmente, DB Schenker, la società logistica del gruppo Deutsche Bahn, potenzia la rete in Cina e Africa: ha infatti avviato l'attività nella nuova piattaforma nella città cinese di Kunshan, dedicata al cliente Kone, che opera nel settore delle piattaforme aeree e degli ascensori, mentre in Namibia, ha acquisito il partner locale Desert Logistics, con cui collaborava da cinque anni, insediando così una presenza diretta nel Paese africano attraverso la filiale Schenker Namibia.

Una delle operazioni condotte in *Turchia* conferma il Paese come una tra le principali economie emergenti nell'area: *Borusan Logistics* ha infatti acquisito il controllo della connazionale Balnak dal fondo statunitense Great Circle Fund, scalando così il vertice della logistica turca, comparto in forte crescita e in espansione verso Asia ed Europa. L'intesa rappresenta la più importante transazione finora avvenuta nella logistica turca, dal momento che le due società sommano un fatturato complessivo annuo di 600 milioni di dollari.

Tab. 31 Logistica - M&A di integrazione orizzontale sui mercati *in crescita*

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Uni-top Industry (Cina)	2011	DHL-Sinotrans International (Cina)	La compagnia cinese Uni-top Industry, azienda con circa 300 dipendenti che opera come corriere espresso e come società di spedizioni in Cina, ha acquisito DHL-Sinotrans International, joint venture 50:50 tra la DHL del gruppo tedesco Deutsche Post DHL e la Sinotrans Air Transportation Development del gruppo cinese Sinotrans.
Kuehne + Nagel (Svizzera)	2011	Grupo Eichenberg (Brasile)	Lo spedizioniere svizzero Kuehne + Nagel ha acquisito Grupo Eichenberg di Porto Alegre, offrendo così servizi logistici porta-a-porta in Brasile. L'operazione permette a Kuehne + Nagel di sviluppare le proprie attività nel Paese sudamericano e fornire servizi più completi di logistica e di trasporto door to door.
Norbert Dentressangle Group (FR)	2011	APC Beijing International (Cina)	Il gruppo francese Norbert Dentressangle rafforza la presenza in Asia acquistando la società cinese APC Beijing International, che nel 2010 ha prodotto un fatturato pari a 50 milioni euro e che ha sedi sia sulla costa che nell'entroterra cinese.
	2012	John Keells Group (Sri Lanka)	Il trasportatore francese Norbert Dentressangle ha acquisito John Keells Group, società di spedizioni cingalese che produce un fatturato di 8 milioni di euro.
FedEx (USA)	2012	Opek (PL)	Il corriere aereo statunitense FedEx rafforza la sua presenza in Europa acquisendo lo spedizioniere polacco Opek, che gli consente di accedere ad un mercato che conta 12 milioni e mezzo di spedizioni annue. Questa è la terza importante acquisizione di FedEx in Europa dal 2006.
		Rapidao Cometa Logistica e Transportes (Brasile)	La compagnia statunitense FedEx ha formalizzato l'acquisto della compagnia brasiliana Rapidao Cometa Logistica e Transportes, sua agenzia nell'area da oltre un decennio, potenziando così la presenza nell'America Latina.
Geodis (gruppo SNCF) (FR)	2012	MF Cargo (HU)	La società francese Geodis (gruppo SNCF) ha assunto il controllo della compagnia di autotrasporto ungherese MF Cargo, con cui aveva stretto un rapporto di collaborazione. Con questa operazione, Geodis diventa uno tra i tre più importanti operatori di logistica in Ungheria.
DB Schenker Logistics (gruppo Deutsche Bahn) (DE)	2012	Desert Logistics (Namibia)	DB Schenker Logistics, società logistica del Gruppo Deutsche Bahn, ha acquisito in Namibia, il partner locale Desert Logistics. La nuova società ha sede a Windhoek ed un ufficio a Walvis Bay.
APL Logistics (Singapore)	2012	APLL-Zhiqin (Cina)	APL Logistics, società integralmente controllata dal gruppo armatoriale e logistico Neptune Orient Lines (NOL) di Singapore, ha ottenuto il controllo totale del gruppo logistico cinese APLL-Zhiqin acquisendo la quota del 51% attualmente in mano alle cinesi Legend Holdings e Beijing Willway Information Technology. La transazione vale 5,8 milioni di dollari.
DSV (DK)	2012	AWT Cechofracht (CZ)	Il trasportatore danese DSV ha acquisito le attività di AWT Cechofracht di autotrasporto, logistica e trasporto aereo e marittimo, potenziando così la sua presenza nella Repubblica Ceca. Cechofracht è uno dei principali spedizionieri della Repubblica Ceca.

Borusan Logistics (Turchia)	2012	Balnak (Turchia)	La compagnia turca Borusan Logistics ha acquisito il controllo della connazionale Balnak dal fondo statunitense Great Circle Fund, scalando così il vertice della logistica turca. Le due società sommano un fatturato di 600 milioni di dollari. L'intesa rappresenta la più importante transazione finora avvenuta nella logistica turca, che sarà completata dopo l'approvazione delle Autorità Antitrust.
Maman Group (Israele)	2013	International Business Transport (IBT) (RO)	Il gruppo logistico israeliano Maman Group ha acquisito, tramite la controllata ceca Maman Euro Logistics, il 65% della società romena BT per 2,855 milioni di euro. Il restante 35% della IBT resta nelle mani dei fondatori, che continueranno ad operare nella società per i prossimi cinque anni.
Kerry Logistics (Cina)	2013	Tin Thanh Express (TTC Express) (Vietnam)	Il gruppo cinese Kerry Logistics ha acquisito il controllo della vietnamita TTC Express, società privata di consegne espresso e di logistica che opera in tutto il Vietnam. Con l'acquisizione è stata costituita la jv Kerry TTC Express.
UPS (USA)	2013	VN Post Express (Vietnam)	Il vettore statunitense UPS ha acquisito il 49% della società vietnamita VN Post Express, già sua joint-venture. La compagnia diviene così la prima società di spedizioni internazionali espresse a completo capitale privato del Vietnam.

Fonte: Nomisma

Le operazioni di filiera o quelle portate a termine da altri investitori sul settore della logistica hanno avuto, nel periodo di riferimento, sostanzialmente la stessa intensità rispetto al passato. Si segnala l'imponente operazione condotta dalla ferrovia statale russa *RZD JSC* che ha acquisito il controllo della società logistica francese GEFCO, il cui dettaglio è stato trattato all'inizio di questo capitolo.

Tra le maggiori transazioni condotte a scopo investimento da soggetti terzi rispetto al settore si evidenzia che:

- il fondo statunitense *Platinum Equity* ha acquisito da Caterpillar il 65% della Caterpillar Logistics Services per una somma di 750 milioni di dollari;
- il fondo maltese *Tuffieh Funds* ha rilevato da Trifid, che ha mantenuto una quota del 15%, il controllo del gruppo ceco CS Cargo, esteso in gran parte del continente. Tuffieh Funds, che ha forti investimenti nel settore sanitario, entra così nel settore della logistica, dove è attesa una crescita nel medio termine.

Tab. 32. Logistica - M&A di integrazione di filiera sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
P&O Trans Australia (POTA) (Gruppo Qube) (Australia)	2011	Mackenzie Intermodal (Australia)	POTA, divisione logistico-portuale del colosso logistico australiano Qube, ha raggiunto un accordo per l'acquisizione di Mackenzie Intermodal Group, compagnia di logistica integrata che ha base nel sud dell'Australia. POTA intende così rafforzare la propria posizione nella regione meridionale del continente.

C. Steinweg (NL)	2012	Bridge Shipping (Sudafrica)	Il gruppo terminalista olandese C. Steinweg - Handelsveem ha comprato il 63,9% della Bridge Shipping, uno dei principali gruppi logistici privati del Sudafrica. A seguito della transazione il gruppo bancario sudafricano Standard Bank ha ridotto la propria partecipazione dal 36% al 17%. Steinweg ha inoltre acquisito titoli di Bridge Shipping detenuti da RRL Investiments, azionista con il 22,4% del capitale.
Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) (Norvegia)	2012	Abnormal Load Services Holding (ALS) (UK)	La società armatoriale e logistica norvegese WWL ha acquisito il 60% del capitale della britannica ALS, società di spedizioni specializzata nel trasporto di carichi eccezionali, con sedi nel Regno Unito, Belgio, Finlandia, Germania, Hong Kong, Italia, Olanda, Romania e Singapore.
JSC Russian Railways (RZD) (Russia)	2012	GEFCO (FR)	La ferrovia statale russa RZD ha acquisito il 75% della società logistica francese GEFCO, controllata dal gruppo automobilistico PSA Peugeot Citroën, per 800 milioni di euro. Prima della cessione, GEFCO ha pagato un dividendo di 100 milioni di euro. PSA Peugeot Citroën mantiene il 25% delle azioni.

* Nota: Alla fine del presente paragrafo 3.1. sono riportate le operazioni di integrazione di filiera condotte da operatori logistici e postali, internazionali e italiani, su altri comparti del trasporto.

Fonte: Nomisma

Tab. 33. Logistica - M&A di "altri investitori" sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Tuffieh Funds (MT)	2011	CS Cargo (CZ)	Tuffieh Funds ha rilevato da Trifid il controllo di CS Cargo del gruppo di trasporto e logistica sorto nella Repubblica Ceca e poi esteso in gran parte dell'Europa centrale ed orientale. CS Cargo, nel 2010, ha prodotto un fatturato di 217,3 milioni di euro.
India Equity Partner (India)	2011	TNT Express *(asset)* (NL)	Il fondo indiano India Equity Partner ha acquisito le attività di autotrasporto di TNT Express in India che verranno gestite da una compagnia di logistica controllata dal Fondo. Tramite questa controllata il marchio TNT Express continuerà a servire il Paese nell'ambito della sua rete internazionale.
Platinum Equity (USA)	2012	Caterpillar Logistics Services (USA)	Il fondo Platinum Equity ha acquisito da Caterpillar il 65% della Caterpillar Logistics Services per una somma di 750 milioni di dollari. L'acquisita, nata come società per gestire la logistica dell'intero Gruppo Caterpillar, offre servizi di logistica per conto terzi su scala globale. La società cambierà denominazione.

Fonte: Nomisma

Trova conferma anche in questa edizione la grande propensione per l'internazionalizzazione attraverso accordi mostrata dagli operatori tedeschi. Il gruppo tedesco *GLS* persegue l'espansione del proprio network verso Est, nei Balcani, dove ha sottoscritto accordi con la croata Zumex e la serba AKS Express Kurir finalizzati ad ampliare il servizio di trasporto espresso e il servizio di logistica. Allo stesso tempo il gruppo ha annunciato una partnership con ZJS Express, uno dei principali corrieri espressi della Cina per l'utilizzo congiunto dei network nel Paese asiatico e nel mercato europeo.

Punta al mercato cinese anche l'operatore tedesco *BLG Logistics* che ha costituito *joint venture* con uno dei maggiori corrieri espressi del Paese - CINKO SCM - finalizzata alla realizzazione di un nuovo centro logistico nel porto di Tianjin, dedicato all'import-export di autovetture, il cui traffico previsto è di 38 mila veicoli l'anno. Si segnala che CINKO è partecipata al 20% dalla compagnia armatoriale sudcoreana Eukor Car Carriers. In questo modo BLG entra di diritto nel business del trasporto *automotive*.

L'operatore tedesco intende consolidare il proprio ruolo anche su un altro grande mercato, la Russia, dove ha costituito una *joint venture* con il gruppo FESCO, con l'obiettivo di offrire soluzioni logistiche sempre all'industria automobilistica, progetto su cui sono stati stanziati 10 milioni di euro di investimenti.

E sempre in Russia, con *FESCO* stringe accordi anche la tedesca *Hoyer*, che ha costituito una *joint venture* per il trasporto intermodale di prodotti chimici, annunciando contestualmente un investimento di 8 milioni di euro per finanziare l'espansione nel Paese in questo segmento di mercato.

Per parte sua, l'operatore tedesco *DB Schenker Logistics* del gruppo ferroviario Deutsche Bahn sta curando il proprio posizionamento nel mercato mediorientale attraverso una joint venture con il gruppo omanita Khimji Ramdas di Muscat: la nuova società Schenker Khimji's svolgerà attività in tutti i segmenti della catena logistica in Oman.

Sul mercato europeo, si è concluso un interessante processo di concentrazione di network condotto tra due delle maggiori società postali: la francese *La Poste* e la svizzera *Swiss Post*. Attraverso la joint venture paritaria Asendia, le due compagnie hanno unito le attività internazionali, nei principali mercati di Europa, Stati Uniti e Asia, attualmente gestite dalle rispettive divisioni La Poste Global Mail e Swiss Post International.

Il mercato dei servizi all'industria automobilistica resta fortemente presidiato dal *leader* francese GEFCO[4], che con Minsheng Shipping, colosso logistico cinese, ha costituito la joint venture Shenzhen Minsheng GEFCO Logistics (SMGL), operativa nella fornitura di servizi di logistica e trasporto a Chang'an per PSA Automobile (CAPSA), società costituita da PSA Peugeot Citroën e Chang'an Automobile Group nel 2011. Si fa notare che SMGL è la quarta società di GEFCO presente in Cina, un mercato in cui il gruppo opera dal 2003. La società ha continuato inoltre il proprio programma di espansione sui mercati in crescita, ampliando e rafforzando la propria rete internazionale in Asia Centrale, attraverso una filiale nella Repubblica del Kazakhstan.

[4] Interessato nel periodo di riferimento da un importante cambio di assetto proprietario già segnalato nelle pagine precedenti.

Da ultimo, si segnalano le intese siglate da *CEVA Logistics* nel *Far East*:

- in Cina, la società olandese ha firmato un memorandum d'intesa con la compagnia logistica di Shanghai Shine-Link International Logistics per i servizi di logistica nel territorio cinese, accordo che rientra in un più ampio programma di potenziamento delle attività nel Paese asiatico;
- in Vietnam, ha realizzato una joint venture con il consolidato partner locale Indo Trans Logistics, dando vita a CEVA Logistics Vietnam, con sede a Ho Chi Minh.

Tab. 34 Logistica - Accordi di *partnership* e *joint venture* sul mercato internazionale

Anno	Partners	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	La Poste (FR); Swiss Post (Svizzera)	La compagnia francese La Poste e la svizzera Swiss Post hanno stretto un accordo per unire le attività internazionali, nei principali mercati di Europa, Stati Uniti e Asia, attualmente gestite dalle rispettive divisioni La Poste Global Mail e Swiss Post International. La nuova joint venture paritaria Asendia è dedicata alle attività di corriere espresso internazionale, escluse quelle transfrontaliere tra Francia e Svizzera e quelle del servizio universale all'interno dei due Paesi.
2011	GLS (DE); ZUMEX (Croazia)	Il corriere tedesco GLS amplia la rete europea ad Est stringendo un accordo di collaborazione con la croata ZUMEX, per il servizio di trasporto espresso e i servizi di logistica in Croazia.
	GLS (DE); AKS Express Kurir (Serbia)	GLS si espande nei Balcani stringendo un accordo di collaborazione con la serba AKS Express Kurir, per il servizio di trasporto espresso e i servizi di logistica in Serbia, dove la società dispone di oltre 20 filiali.
	GLS (DE); ZJS Express (Cina)	GLS ha annunciato una partnership con ZJS Express, uno dei principali servizi privati di corriere espresso della Cina, per l'utilizzo delle rispettive reti di distribuzione nei traffici tra Cina e mercato europeo. La compagnia cinese ha circa 3.000 stazioni, dove operano oltre 20mila persone.
2011	BLG Logistics (DE); CINKO SCM (Cina)	Il gruppo tedesco BLG Logistics ha sottoscritto un accordo di joint venture con la cinese CINKO SCM per realizzare un nuovo centro logistico nel porto di Tianjin, denominato BLG CINKO Autotec, dedicato all'import-export di autovetture e con un traffico previsto di 38 mila veicoli l'anno.
	BLG Logistics (DE); FESCO Transportation Group (Russia)	Il gruppo tedesco BLG Logistics e il gruppo trasportistico russo FESCO Transportation Group hanno costituito una joint venture con l'obiettivo di offrire soluzioni logistiche integrate all'industria automobilistica in Russia. L'investimento iniziale ammonta a 10 milioni di euro.
2012	Hoyer (DE); FESCO Transportation Group (Russia)	La società di trasporto tedesca Hoyer ha avviato una collaborazione con la compagnia logistica russa FESCO per il trasporto intermodale di prodotti chimici liquidi. Grazie all'accordo, Hoyer potrà utilizzare le strutture di FESCO in Russia. Hoyer ha annunciato un investimento di 8 milioni di euro per l'acquisto di 200 gas tank container.

2011	P&O Ferrymasters (UK); Sovtransavto (Russia)	La compagnia intermodale britannica P&O Ferrymasters ha firmato un accordo con la russa Sovtransavto, holding del trasporto merci che comprende oltre 20 società operanti in ambito nazionale ed internazionale. L'intesa prevede una collaborazione per operare insieme sull'intero mercato europeo e per lo sviluppo congiunto di nuovi progetti e rientra nella strategia d'espansione continentale attuata da P&O Ferrymasters.
2011	LD Lines, SNCF Geodis, Porto di Marsiglia (FR); Fondo Opticapital (USA)	La compagnia marittima francese LD Lines, l'operatore logistico francese SNCF Geodis, il Porto di Marsiglia e il fondo statunitense Opticapital hanno siglato un accordo di partnership per un servizio combinato trimodale fra Tunisia, Algeria, Marocco e Nord Europa, con snodo a Marsiglia.
2011	DB Schenker Logistics (DE); Khimji Ramdas (Oman)	La tedesca DB Schenker Logistics costituirà una joint venture con il gruppo omanita Khimji Ramdas di Muscat. La nuova società Schenker Khimji's svolgerà attività in tutti i segmenti della catena logistica in Oman.
2012	Geodis Calberson (FR); Buytrago (ES)	La compagnia francese Geodis Calberson ha siglato una collaborazione con la società spagnola Buytrago, specializzata nelle spedizione a groupage in Spagna e Portogallo, per unire le rispettive reti distributive nei Paesi in cui Geodis Calberson offre servizi di trasporto a collettame, ossia Gran Bretagna, Italia, Belgio e Francia.
2012	GEFCO (FR); Minsheng Shipping (Cina)	Il gruppo francese GEFCO e Minsheng Shipping, colosso logistico in Cina, hanno costituito la joint venture Shenzhen Minsheng GEFCO Logistics (SMGL), operativa nella fornitura di servizi di logistica e trasporto a Chang'an per PSA Automobile (CAPSA), una società costituita da PSA Peugeot Citroën e Chang'an Automobile Group nel 2011. SMGL è la quarta società di GEFCO presente in Cina, un mercato in cui il gruppo opera dal 2003 attraverso GEFCO Cina, GEFCO Hong Kong e Dongfeng GEFCO.
2012	CEVA Logistics (NL); Shine-Link International Logistics (Cina)	CEVA Logistics ha firmato un memorandum d'intesa con la compagnia logistica cinese Shine-Link International Logistics, che ha sede a Shanghai, per offrire servizi di logistica nel territorio cinese. L'accordo con la compagnia cinese rientra in un più ampio programma di potenziamento delle attività in Cina.
	CEVA Logistics (NL); Indo Trans Logistics (Vietnam)	CEVA Logistics ha realizzato una joint venture in Vietnam con il suo consolidato partner locale Indo Trans Logistics. La joint venture ha dato vita a CEVA Logistics Vietnam, che ha sede a Ho Chi Minh.
2012	Hupac (Svizzera); Geodis (gruppo SNCF) (FR)	La società intermodale svizzera Hupac e quella logistica francese Geodis (gruppo SNCF) hanno avviato una collaborazione sulle reti di trasporto combinato strada-rotaia, con una particolare attenzione sull'asse Est-Ovest. La prima sinergia avverrà sulla linea che collega i porti di Anversa e Dourges. Le due società potranno offrire un network internazionale dalla Penisola Iberica alla Russia, per arrivare fino alla Cina.

Fonte: Nomisma

Relativamente ai maggiori accordi di *contract logistics*[5], si segnalano le intese siglate da *CEVA Logistics*, *Geodis* e *DB Scheker* in Germania e da *Kuhene+Nagel* in Cile.

Di seguito, si riportano alcuni significativi accordi di *outsourcing* che hanno avuto luogo nel periodo di riferimento.

Tab. 35. Logistica - Accordi di *contract logistics* sul mercato internazionale

Partner logistico	Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
CEVA Logistics (NL)	2011	Miele (DE)	La compagnia logistica olandese CEVA ha firmato un accordo triennale con Miele, marchio leader di elettrodomestici: si occuperà della logistica outbound e della distribuzione di Miele in Sudafrica.
Geodis (gruppo SNCF) (FR)	2012	Bosch (DE)	La compagnia francese Geodis ha siglato un contratto triennale con il gruppo Bosch che prevede la gestione delle attività di logistica pre e post produzione, di gestione del magazzino, di trasporto e distribuzione per le due controllate Bosch Rexroth e Buderus.
DB Schenker Logistics (DE)	2012	Siemens (DE)	DB Schenker, compagnia del gruppo Deutsche Bahn, ha siglato il suo primo contratto di terziarizzazione delle attività logistiche con la multinazionale tedesca Siemens, che prevede la gestione dei magazzini a livello globale. Si tratta di un accordo quadro che rientra nell'ambito di una profonda riorganizzazione mondiale delle attività di Siemens.
GEFCO (FR)	2012	General Motors (USA)	Il gruppo logistico francese GEFCO è stato selezionato da General Motors come partner esclusivo per sette anni per la logistica in Europa e Russia della casa automobilistica statunitense, leader mondiale per dimensioni. Si tratta del maggior contratto di logistica acquisito da GEFCO.
Kuehne + Nagel (Svizzera)	2012	Bayer Healthcare Chile (Cile)	L'operatore logistico svizzero Kuehne + Nagel ha siglato con Bayer Healthcare Chile un contratto di *contract logistics* per la gestione della piattaforma logistica nazionale della società farmaceutica con sede nella capitale Santiago.
STEF (FR)	2012	Unilever Francia (FR)	STEF, specialista europeo della logistica a temperatura controllata, ha siglato un contratto con Unilever Francia, leader mondiale dei beni di consumo, per la gestione della logistica del fresco dei suoi prodotti alimentari per la parte settentrionale della Francia.
DHL (DE)	2013	Panasonic (Giappone)	L'operatore logistico tedesco DHL (divisione Supply Chain) ha siglato con Panasonic un contratto a lungo termine da 120 milioni di euro per la gestione della distribuzione dei prodotti finiti nel Regno Unito.

Fonte: Nomisma

In tema di investimenti, continua lo sforzo degli operatori occidentali di entrare e consolidare il proprio ruolo nelle economie con crescita a doppia cifra. È questo il caso del colosso statunitense *FedEx Express* che ha siglato un accordo con la Shanghai Airport Company per collocare il proprio nuovo hub internazionale presso il Pudong International

[5] Si tratta della logistica in *outsourcing*, curata cioè da *providers 3PL*.

Airport: la struttura di 134.000 mq, che dovrebbe aprire a inizio 2017, comporterà da parte di FedEx un investimento di oltre 100 milioni di dollari per conseguire l'obiettivo dichiarato di migliorare le connessioni tra Stati Uniti, Europa e area dell'Asia Pacifico.

FOCUS 1 - LO SPOSTAMENTO A EST DELLE CATENE DISTRIBUTIVE EUROPEE AL 2020: POLONIA E TURCHIA COME HUB EMERGENTI

L'allargamento dell'Unione europea, lo sviluppo delle infrastrutture e la continua crescita di un mercato di consumi di massa nei Paesi dell'Europa centro-orientale (CEE)[6] stanno contribuendo a ridefinire i modelli di distribuzione in Europa e a sostenere lo sviluppo di nuove direttrici di traffico merci. Questi sviluppi generano a loro volta un impatto sui mercati logistici europei e portano alla nascita di nuovi *hub* di distribuzione pan-europei, in evidente concorrenza con gli *hub* storici dell'Europa occidentale.

Una ricerca sul mercato europeo della logistica (Colliers International, 2012) ha analizzato i fattori che influenzano la produzione e le catene distributive - tra cui le condizioni macroeconomiche interne ed esterne, gli investimenti infrastrutturali e i cambiamenti nelle catene di fornitura - per identificare i principali poli logistici emergenti in Europa. [7]

I mercati di Cina e India nel prossimo decennio, rivestendo un ruolo sempre crescente nell'economia globale, aumenteranno lo scambio commerciale con l'Europa, impegnando ulteriormente i canali di commercializzazione esistenti e creandone di nuovi. In merito a ciò, alcune Paesi emergenti appaiono più favoriti di altri a sviluppare il ruolo di *hub* logistici europei di interscambio con l'Asia, in virtù delle previsioni di crescita e di una localizzazione geografica particolarmente strategica: tra questi, Polonia e Turchia.

Durante tutto il periodo della crisi economica globale, la *Polonia* ha infatti rappresentato il Paese con la migliore crescita all'interno dell'OCSE[8]. Secondo gli analisti, possiede pertanto i presupposti necessari per emergere, entro il 2020, tra i Paesi dell'Europa orientale, grazie alla costante crescita della produzione e della domanda interne e al programma di sviluppo infrastrutturale in corso (largamente finanziato da fondi comunitari), che farà della rete autostradale del Paese uno dei corridoi di trasporto chiave nello scambio Est-Ovest.

La crescita economica dell'Europa orientale implica infatti una forte pressione sul processo di infrastrutturazione delle economie dell'area. I forti aumenti dei consumi e della

---

6 CEE: Central and Eastern Europe.

7 Per approfondimenti si veda: Colliers International, *European Industrial & Logistics: a long-term view*, April 2012.

8 Fonte: OECD Economic Surveys, Poland, March 2012 (ultimo *country report* disponibile). Il tasso di crescita della Polonia negli ultimi cinque anni: +5% nel 2008; +1,6% nel 2009; +3,9% nel 2010; +4,3% nel 2011 e +3% nel 2012. La media 2000-2007 è pari a +4,1% annuo. Nel 2013 la crescita dovrebbe rallentare e scendere al +2,7%, in conseguenza delle misure di austerità fiscale previste e della permanente difficoltà economica delle maggiori economie europee.

produzione, previsti per il prossimo decennio e oltre, eserciteranno una sempre maggiore pressione sulle catene distributive esistenti. Le rotte logistiche che oggi convergono sui porti maggiori, come Amburgo, diventeranno gradualmente meno ottimali rispetto a opzioni come la *delivery* diretta, ad esempio, su Trojmiasto[9] (Tricity), l'agglomerato urbano costituito dalle tre città di Gdansk (Danzica), Sopot e Gdynia, sul Mar Baltico. In tale contesto, è evidente come giochi un ruolo fondamentale il rapido completamento delle tratte incompiute della rete autostradale polacca e, segnatamente, di quelle di collegamento con la Germania.

Oltre al tema delle infrastrutture terrestri, rimane cruciale quello della dotazione portuale. Gli investimenti portuali, in corso e programmati, finalizzati all'aumento della capacità container e alla realizzazione di approdi in acque profonde consentiranno a Tricity di posizionarsi come un *hub* container adeguato a sostenere l'economia in evoluzione della Polonia. Oltre alle tre città baltiche, le principali piattaforme territoriali logistiche del Paese saranno rappresentate da Lodz, in considerazione della sua localizzazione centrale, e da Wroclaw (Breslavia) e dalla regione dell'Alta Slesia, a servizio delle grandi concentrazioni di popolazione presenti.

Allo stesso tempo, la *Turchia* è destinata a ricoprire un ruolo chiave nella crescita del trasporto marittimo e ferroviario tra Europa e Asia: da una parte, infatti, la realizzazione di nuovi porti in acque profonde contribuirà a facilitare la crescente attività di trasbordo nel Mediterraneo orientale; dall'altra la capitale Istanbul è già integrata nella rete ferroviaria europea e, grazie al progetto di ampliamento e efficientamento delle tracce, sarà in grado di gestire l'incremento dei traffici merci attraverso i confini sudorientali dell'Europa, facilitando il trasporto ferroviario con l'Asia.

Il governo ha infatti finanziato i progetti di sviluppo di grandi porti *hub* in acque profonde – a Candarli (Izmir) e a Mersin – che consentiranno l'accesso alle navi container di maggiori dimensioni (oltre 10.000 TEU), dove effettuare il *trashipment* su navi *feeder* con destinazione i porti dell'Alto Adriatico (Koper e Trieste) e i porti del Mar Nero.

Lo sviluppo del *transhipment* nel Mediterraneo orientale, come *hub* per le regioni dell'area centro-orientale, è strettamente legato all'*upgrading* dimensionale degli scali dell'Alto Adriatico e del Mar Nero e al miglioramento dei loro collegamenti verso l'Europa. È evidente come, nel panorama trasportistico mediterraneo, questo si collochi come un tema chiave per l'intercettazione dei traffici che da Suez proseguono, attraverso Gibilterra, verso i porti del *Northern Range*.

---

[9] L'agglomerato urbano tripolare di Trojmiasto (letteralmente Tre Città; in inglese, Tricity) costituisce il maggiore centro culturale e portuale della Polonia del nord e conta complessivamente circa 760.000 abitanti.

Con riferimento alla modalità terrestre, i collegamenti ferroviari della Turchia con Medio Oriente, Iran e Pakistan permetteranno alle catene logistiche intercontinentali di approdare in Europa, sia attraverso il collegamento ferroviario di Istanbul con l'Asia, sia attraverso i porti del Mar Nero. A tal proposito, investimenti significativi sono in corso sulla rete ferroviaria interna della Turchia, con un piano di sviluppo ad orizzonte 2023 che include 14.336 chilometri di ulteriore estensione della rete, di cui 10 mila su infrastrutture ad Alta Velocità. Le tratte ferroviarie con nodo Istanbul intersecano infatti alcuni tra i principali corridoi stradali e ferroviari europei verso Budapest, Lubiana, Salisburgo e Vienna, consentendo così l'accesso ai mercati dell'Europa centrale e orientale[10].

Lo scenario italiano

Rispetto al biennio precedente, il periodo in esame[11] registra un raffreddamento dell'internazionalizzazione degli integratori logistici nazionali sui mercati esteri, sia con riferimento alle operazioni di M&A che agli accordi, a vantaggio del numero di investimenti effettuati da operatori e investitori esteri in Italia.

In tema di internazionalizzazione attiva, si segnala il caso dell'italiana *Pacorini* che ha completato l'acquisizione della brasiliana Carapina Armazéns Gerais, compagnia tra le maggiori del Paese nella logistica del caffè.

Un'operazione interessante ha inoltre riguardato *Poste Italiane* che, mirando a guadagnare un ruolo nel network europeo della consegna espressa di pacchi e pallet, ha acquisito una quota di minoranza (12,4%) del capitale del consorzio Eurodis dai due principali soci, Austrian Post e Trans-o-flex. Il consorzio, che raccoglie dieci società specializzate operanti in 34 Paesi europei, nel 2011 aveva accolto nel network l'italiana SDA Express Courier, controllata da Poste Italiane. Con l'acquisizione, Poste ha compiuto un ulteriore passo nella direzione del consolidamento, entrando direttamente nella compagine azionaria.

Ha seguito lo stesso tipo di strategia il gruppo logistico italiano *Aprile*, che ha acquisito Easyfresh, network di operatori della logistica del freddo presenti su scala globale, operazione che gli consentrà di accrescere la propria quota di mercato nella nicchia della logistica *reefer*. Il network è costituito da imprese di varie nazionalità: Turchia, Egitto, Spagna, Italia, Slovenia, Gran Bretagna, Brasile, Cila, Stati Uniti, Cina e Belgio.

[10] I collegamenti tra Istanbul e l'Europa sono stati sviluppati attraverso i fondi CREAM, un progetto finanziato dall'UE istituito per migliorare le condizioni operative per i servizi di trasporto ferroviario di merci lungo un corridoio dai porti del Mare del Nord verso la Turchia e la Grecia. Il progetto si è concluso nel 2010 dopo aver raggiunto i suoi obiettivi.

[11] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Sul fronte dell'internazionalizzazione passiva, il mercato italiano continua ad essere meta dell'interesse di alcuni operatori *leader* nel trasporto europeo e internazionale. Di seguito i casi più rilevanti:

- il colosso belga *Katoen Natie* ha acquisito dal gruppo Fagioli il controllo (90,215%) dell'Interporto di Rivalta Scrivia, che gestisce una tra le maggiori infrastrutture logistiche a conduzione diretta presenti in Italia; prima della cessione della quota di controllo, Fagioli aveva consolidato il controllo dell'interporto piemontese acquisendo il 22,7% delle quote dal fondo F2i per 35,5 milioni di euro;
- la società tedesca *Dachser Food Logistics* ha acquisito il 50% del capitale di Papp Italia, filiale italiana della tedesca Balthasar Papp Internationale Lebensmittellogistik, specializzata nel trasporto di prodotti a temperatura controllata, entrando così direttamente nel mercato italiano della logistica alimentare;
- il gruppo logistico statunitense *SDV* ha acquisito l'80% del capitale della casa di spedizioni milanese Getco, attiva principalmente nel segmento marittimo con servizi groupage sul porto di Livorno; l'azienda italiana ha un fatturato annuo di 15 milioni di euro e opera un traffico di circa 8.000 teu;
- GEFCO, società integralmente controllata dal gruppo PSA Peugeot Citroën nel 2011 e in seguito acquisita per il 75% dalla compagnia ferroviaria russa RDZ, ha acquisito dal fondo italiano Venice, controllato da Palladio Finanziaria, e dal fondo RP3 una partecipazione pari al 70% nel gruppo italiano Mercurio, uno dei maggiori operatori nel settore dei trasporti e della distribuzione dei veicoli in Italia e all'estero;
- l'integratore statunitense *UPS* ha acquisito il gruppo italiano Pieffe (Pieffe Depositi e Pieffe Nord) attivo nel settore della logistica farmaceutica: l'operazione supporta la strategia che il *courier* sta adottando nel settore *healthcare* a livello globale e segue l'apertura di cinque nuove strutture dedicate in Nord e Sud America, Europa e Asia;
- il gruppo logistico giapponese Nippon Express ha acquisito l'intero capitale azionario della casa di spedizioni italiana Franco Vago, con uffici nell'Italia centro-settentrionale e all'estero, tra cui Cina e Stati Uniti; l'azienda italiana è specializzata nella spedizione e logistica dei capi d'abbigliamento.

Tab. 36. Logistica - M&A di integrazione orizzontale riguardanti il settore italiano

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
GEFCO (FR)	2011	Gruppo Mercurio (IT)	GEFCO, nel 2011 società integralmente controllata dal gruppo PSA Peugeot Citroën, 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.

UPS (USA)	2011	Gruppo Pieffe (IT)	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 courier sta adottando nel settore healthcare a livello globale e segue l'apertura di 5 nuove strutture dedicate in Nord e Sud America, Europa e Asia.
Pacorini (IT)	2011	Carapina Armazéms Gerais (Brasile)	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.
Cavalierifin (IT)	2011	Dispensa Logistics (IT)	L'intero capitale di Dispensa Logistics è stato acquisito da Cavalierifin, società con sede a Parma, holding di partecipazioni del gruppo Cavalieri Trasporti. L'operazione è di estremo rilievo nel settore della logistica del freddo italiana.
Logistica Italia (Gruppo Fagioli) (IT)	2011	Interporto di Rivalta Scrivia (IT)	Il gruppo Fagioli consolida il controllo dell'interporto piemontese di Rivalta Scrivia, portando la propria partecipazione ad oltre il 90%, attraverso l'acquisizione del 22,7% delle quote da F2i per 35,5 milioni di euro.
Katoen Natie (BE)	2012		Il gruppo belga Katoen Natie ha acquisito il controllo (90,215%) della Interporto Rivalta Scrivia Spa dal gruppo Fagioli.
Global Express Services (GES) (USA)	2012	International Transport Services Associated (ITSA) (IT)	GES, logistic provider statunitense, ha acquisito ITSA, operatore leader in Italia nelle relazioni Asia-Italia. GES porta così la sua rete globale a 56 uffici in tutto il mondo.
Gruppo FISI (IT)	2012	Number 1 Logistic Group (IT)	Il Gruppo FISI, leader in Italia nel settore della logistica, specializzato nel food and grocery e nella grande distribuzione, ha raggiunto un accordo con il Gruppo Barilla per l'acquisizione del pacchetto azionario di Number 1 Logistics Group. Con l'operazione nasce il primo operatore nazionale nella distribuzione dei beni di largo consumo, in grado di generare un fatturato di oltre 400 milioni di euro.
Dachser Food Logistics (DE)	2012	Papp Italia (IT)	La società tedesca Dachser Food Logistics ha acquisito il 50% del capitale di Papp Italia, filiale italiana della tedesca Balthasar Papp Internationale Lebensmittellogistik, specializzata nel trasporto di prodotti a temperatura controllata, entrando così nel mercato italiano della logistica alimentare.
SDV (USA)	2012	Getco (IT)	Il gruppo logistico statunitense SDV ha acquisito l'80% del capitale della casa di spedizioni milanese Getco, attiva principalmente nel segmento marittimo con servizi groupage sul porto di Livorno. L'azienda italiana ha un fatturato annuo di 15 milioni di euro e opera un traffico di circa 8.000 teu.
Poste Italiane (IT)	2012	Eurodis (DE)	Poste Italiane ha acquisito il 12,4% delle azioni del consorzio Eurodis dai due principali soci, Austrian Post e Trans-o-flex. Eurodis raccoglie dieci società specializzate nella consegna espressa di pacchi e pallet che operano in 34 Paesi europei. Nel 2011 il consorzio aveva accolto nel network l'italiana SDA Express Courier, controllata da Poste Italiane.

Aprile (IT)	2013	Easyfresh (Internazionale)	Il gruppo logistico Aprile ha acquisito Easyfresh, network di operatori della logistica del freddo presenti su scala globale. Easyfresh è costituito da imprese di diversa nazionalità: Arkas A. Lojistik (Turchia), Gulf Badr (Egitto), Marmedsa (Spagna), Medreefer (Italia), TPG (Slovenia), Seafast (Gran Bretagna), Wilson Sons (Brasile) e Modaltrade-Agunsa Logistica (Cile), oltre Norton Lilly (USA), Zen Continental (Cina) e Durot Shipping (Belgio).
Nippon Express (Giappone)	2013	Franco Vago (IT)	Il gruppo logistico Nippon Express (Europe), filiale del gruppo giapponese Nippon Express, ha siglato un accordo per comprare l'intero capitale azionario della casa di spedizioni italiana Franco Vago, con uffici nell'Italia centro-settentrionale e all'estero, tra cui Cina e Stati Uniti. L'azienda italiana è specializzata nella spedizione e logistica dei capi d'abbigliamento.

Fonte: Nomisma

Tra i soggetti investitori esterni al comparto, che hanno portato a termine operazioni di acquisizione di compagnie logistiche a livello internazionale, il gruppo bancario *Unicredit*, attraverso una controllata, ha acquisito la società russa Checkovskiy, che controlla il terminal intermodale per auto di Chekhov, a Mosca, con una transazione di 45 milioni di euro.

Tab. 37. Logistica - M&A di "altri investitori" riguardanti il mercato italiano o operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Unicredit (IT)	2012	Checkovskiy (SL)	Unicredit, attraverso la finanziaria russa controllata Uctam (Unicredit Turn-Around Management Russia), ha acquisito la società russa Checkovskiy, che controlla il terminal intermodale per auto di Chekhov (Mosca) dal gruppo logistico sloveno Intereuropa. La transazione ha un valore di 45 milioni di euro.

Fonte: Nomisma

Ancora con riferimento agli investimenti di Unicredit in Russia, si segnala il progetto di hub logistico che il gruppo bancario sta sviluppando a sud di Mosca. Il nuovo hub Italy Gate ha l'ambizione di rappresentare il primo progetto italiano finalizzato ad agevolare in modo organico il sistema di esportazioni delle grandi, piccole e medie imprese italiane nella Federazione Russa. L'investimento ammonta a 100 milioni di euro e si svilupperà su una superficie di 450mila metri quadrati già rilevati da Unicredit.

In tema di *partnership* e accordi commerciali, nel periodo di riferimento, le intese siglate dagli operatori italiani hanno riguardato sia alcuni maggiori mercati europei (Svizzera, Germania e Regno Unito) sia mercati in aree geo-economiche diverse (India, Egitto, Stati Uniti). In particolare, si segnala l'accordo di Gruber Logistics con l'egiziana Martrans, grazie al quale la compagnia altoatesina intercetterà in esclusiva le spedizioni di Martrans per Austria, Italia e Slovenia.

È rilevante anche la *partnership* tra Arcese e la svizzera Panalpina, finalizzata all'integrazione dei rispettivi network per i servizi di general cargo e groupage terrestre. Sempre in tema di condivisione di network, *SDA Express Courier*, corriere italiano appartenente al Gruppo Poste Italiane, ha firmato un accordo di collaborazione con Eurodis, network specializzato in 34 Paesi europei nel trasporto veloce internazionale di pacchi e pallet: in questo modo SDA entra 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.

Tab. 38. Logistica - Accordi di *partnership* e *joint venture* riguardanti il mercato italiano o operatori italiani

Anno	Partners	Oggetto ed effetti dell'accordo
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, 100mila spedizioni nei collegamenti giornalieri diretti da e per Torino, Milano, Verona, Campogalliano, Prato e Treviso.
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. Nel 2012 Poste Italiane ha acquisito il 12,4% delle azioni di Eurodis dai due principali soci, Austrian Post e Trans-o-flex.
2011	Multi Marine Services (MMS) (IT); Rushabh (India)	L'agenzia marittima e logistica genovese MMS e la casa di spedizioni indiana Rushabh hanno costituito la società I-2-I Logistics con uffici a Genova e a Mumbay.
2012	SBS Worldwide (UK); Sifte Berti (IT)	Lo spedizioniere britannico SBS Worldwide e l'italiano Sifte Berti hanno siglato un accordo di agenzia per i trasporti marittimi ed aerei tra Italia e Stati Uniti. L'intesa prevede la reciproca rappresentanza nei due Paesi.
2013	Casasco & Nardi (IT); UTC Overseas (USA)	La società italiana di spedizioni Casasco & Nardi ha siglato un accordo di collaborazione strategica con la statunitense UTC Overseas che prevede una stretta cooperazione commerciale ed operativa nello sviluppo dei segmenti di business full container (FCL) e groupage (LCL). Il settore delle spedizioni project continuerà ad essere presidiato in Italia da UTC Italy, filiale italiana del gruppo americano.
2013	Gruber Logistics (IT); Martrans (Egitto)	La compagnia logistica altoatesina Gruber Logistics ha stretto con la compagnia statale egiziana di trasporti marittimi Martrans una partnership in base a cui Gruber coordinerà in esclusiva per Austria, Italia e Slovenia, tutte le spedizioni Martrans in arrivo nei porti dell'Italia meridionale. La collaborazione rappresenta una mossa strategica per Gruber per penetrare nel mercato egiziano.

Fonte: Nomisma

Trova ulteriore conferma nel biennio in esame il consolidamento sul mercato domestico della posizione di alcuni tra i maggiori *player* europei, che hanno siglato numerosi contratti di *contract logistics* con caricatori italiani: dal leader olandese *CEVA Logistics* alla francese SNCF Geodis e, in misura minore, all'elvetica *Kuehne+Nagel* e al francese *Norbert Dentressangle*.

Tra le intese interne al mercato italiano, si segnalano invece quelle di Number 1 con Neri, di Artoni con Gimoka, di Interporto di Rivalta Scrivia con Conad Centro-Nord e di Interporto Campano con Maxi.

Tab. 39. Logistica - Accordi di *contract logistics* riguardanti il mercato italiano o operatori italiani

Partner logistico	Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
Interporto Campano (IT)	2011	Maxi (IT)	L'Interporto Campano ha firmato un accordo con la compagnia Maxi, partner della società Sudzucher, il più grande produttore di zucchero a livello mondiale. Maxi ha deciso di utilizzare il terminal intermodale di Nola per la distribuzione dello zucchero, di provenienza extraeuropea, verso le aree del Centro-Sud Italia, la Germania e la Francia, avvalendosi dell'impresa ferroviaria privata Interporto Servizi Cargo.
Kuehne + Nagel (Svizzera)	2011	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 detentrice dei marchi Iperal, Tigros and Poli.
GEFCO (FR)	2011	Epipoli (IT)	Il gruppo francese GEFCO ha siglato con Epipoli, azienda leader in Italia e tra le maggiori in Europa nel mercato delle *gift card*, un contratto per la gestione delle attività logistiche; il servizio includerà attività inbound, gestione degli stock, evasione degli ordini e distribuzione su tutto il territorio nazionale.
Norbert Dentressangle (FR)	2011	Ballantyne Cashmere (IT)	L'operatore francese Norbert Dentressangle ha siglato un accordo triennnale con Ballantyne Cashmere (marchio della società Charme Investments), specializzato in produzioni in cashmere. Il contratto prevede la gestione del magazzino di San Vito di Leguzzano (Vicenza) e alcuni servizi a valore aggiunto.
Interporto di Rivalta Scrivia (IT)	2012	Conad Centro Nord (IT)	L'interporto piemontese di Rivalta Scrivia ha siglato un accordo di contract logistics con Conad Centro Nord, per la gestione dei prodotti freschi della piattaforma logistica reggiana di Nocetolo di Gattatico. A servizio della piattaforma sarà riconvertita a temperatura controllata ed ampliata di 500 mq un'area prima dedicata ai prodotti secchi.

SNCF Geodis (FR)	2011	Rifle (IT)	L'operatore logistico Geodis (gruppo SNCF) 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	Gruppo Feltrinelli (IT)	Geodis ha siglato un accordo con il gruppo Feltrinelli, a pochi giorni dalla costituzione di LSI 150 - Logistica & Servizi Integrati, per supportare l'attività di logistica, servizi informativi e supply chain di tutte le divisioni del Gruppo. Il contratto ha una durata di 50 mesi.
	2012	Conad Centro Nord (IT)	Geodis si è aggiudicata un contratto di sei anni per la gestione della distribuzione dei prodotti grocery a marchio di Conad, che avverrà nel Logistic Park di Castel San Giovanni (PC).
	2012	Dmedia Commerce (IT)	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.
Geodis Wilson Italia (Gruppo SNCF Geodis) (FR)	2012	Motori Minarelli (IT)	Geodis Wilson Italia ha siglato un contratto di contract logistics con Motori Minarelli che gli ha affidato la gestione dei trasporti in Giappone, Thailandia, Vietnam e Singapore.
Geodis Zust Ambrosetti (Gruppo SNCF Geodis) (FR)	2011	Frescobaldi (IT)	Geodis Zust Ambrosetti ha siglato un contratto di contract logistics con il produttore toscano di vini Frescobaldi. La compagnia logistica seguirà tutte le attività di stoccaggio, evasione ordini e distribuzione dalla piattaforma di Calenzano (Firenze).
CEVA Logistics (NL)	2011	Coswell (IT)	La compagnia logistica olandese 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	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	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.
	2012	Hankook Tyre Italia (IT)	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.
	2012	Bormioli Rocco (IT)	CEVA Logistics sigla un contratto biennale con Bormioli Rocco produttore di beni in vetro e plastica. Le attività prevedono la raccolta, stoccaggio e distribuzione di 7000 pallet l'anno.
	2013	Nardi Elettrodomestici (IT)	CEVA Logistics ha siglato un contratto per la fornitura di servizi logistici con l'azienda specializzata nella produzione di elettrodomestici, che ha durata di cinque anni. CEVA gestirà lo stoccaggio e la distribuzione del prodotto finito nella piattaforma di Monselice, in provincia di Padova.
Number 1 (IT)	2012	Neri Industria Alimentare (IT)	L'operatore logistico Number 1 ha siglato un accordo di contract logistics con Neri Industria Alimentare, che prevede il servizio di distribuzione e a carico completo dei prodotti. L'accordo con Neri rientra nella strategia di consolidamento del 3PL emiliano nel settore del food, dove è leader in Italia.

Cab Log (IT)	2012	Nestlè Food&Beverages (Svizzera)	La società logistica veneta Cab Log ha rilevato le attività logistiche del centro Nestlè di Albairate (Milano) della multinazionale alimentare Nestlè, nell'ambito dell'accordo di contract logistics per la gestione dei prodotti Nestlé Food&Beverages per l'intero territorio nazionale.
Artoni (IT)	2012	Gimoka (IT)	La società di autotrasporto e logistica Artoni ha siglato un contratto con Gimoka, industria di torrefazione di caffè, per la distribuzione dei prodotti in Italia ed Europa per la grande distribuzione organizzata e per la rete retail e horeca.
Number 1 (IT)	2013	Coswell (IT)	La compagnia di logistica integrata Number 1 ha siglato un contratto di 2 milioni di euro con Coswell, per la gestione del magazzino centrale, del co-packing e della distribuzione della società che opera nel settore dei prodotti per il benessere. Number 1 gestirà le attività presso la sede centrale di Parma.
	2013	Proshop (IT)	Number 1 ha siglato con Proshop, catena di negozi specializzati in prodotti per la cura e l'igiene della casa e della persona, un accordo per la gestione e riorganizzazione del magazzino di Pastorano, in provincia di Caserta. Le attività previste consisteranno nella movimentazione di circa 3.250 milioni di colli l'anno per un controvalore di 3 milioni di euro e impegneranno 150 persone.

Fonte: Nomisma

A livello istituzionale, l'Autorità Portuale di Genova, la Provincia di Piacenza e la Regione Emilia-Romagna hanno sottoscritto un protocollo d'intesa allo scopo di avviare, da una parte, lo sviluppo e la qualificazione del polo logistico piacentino in modo funzionale a ricoprire il ruolo di snodo strategico retroportuale di Genova e, dall'altra, di favorire operativamente il flusso delle merci tra le due strutture.

Le operazioni di integrazione di filiera effettuate da operatori logistici e postali sugli altri comparti

A completamento del quadro internazionale e nazionale, si riportano in tabella le operazioni di integrazione di filiera portate a termine su altri comparti del trasporto, da operatori logistici e postali, internazionali e italiani. Le operazioni verranno riportate in dettaglio nei paragrafi di competenza (ovvero per settore dell'acquisita).

Tab. 40. Logistica - M&A di integrazione di filiera effettuate da *operatori logistici e postali* su altri comparti

Anno	Acquirente	Acquisita	Comparto Acquirente	Comparto Acquisita
2011	The Sumitomo Warehouse (Giappone)	Westwood Shipping Lines (USA)	Logistica	Marittimo
2011	Rhenus Logistics (DE)	DFDS Seaways Maasvlakte B.V. (NL)	Logistica	Porti
2012	Rhenus (DE)	Wincanton International (UK)	Logistica	Porti
2012	GTS (IT)	Crossrail (Svizzera)	Logistica	TF
2012	LKW Walter (AT)	Crossrail (Svizzera)	Logistica	TF
2012	Bertschi (Svizzera)	Crossrail (Svizzera)	Logistica	TF
2013	Dachser (DE)	Transunion (ES)	Logistica	Marittimo

Fonte: Nomisma

3.2 Il settore marittimo

Lo scenario internazionale

Data la vastità del comparto, la presente sezione si focalizzerà, come nelle passate edizioni, sugli elementi di mercato necessari alla collocazione dei numerosi accordi e operazioni del settore e all'individuazione delle strategie poste in essere dai principali operatori[12].

L'attenzione si concentrerà sui servizi di linea, in quanto caratterizzati da precise strategie industriali e oggetto della competizione dei grandi gruppi armatoriali, distinguendo tra il trasporto di merce containerizzata e il cargo convenzionale (break bulk cargo e roll on-roll off cargo); non sono pertanto presi in considerazione i servizi occasionali (tramp), per i quali l'irregolarità delle attività e la polverizzazione degli operatori non consentono l'individuazione puntuale delle dinamiche industriali.

Il comparto del containerizzato

Il segmento del trasporto marittimo containerizzato è caratterizzato per sua natura dal peso preponderante dei servizi di linea e da un elevato grado di concentrazione.

Il mercato globale è dominato da 5 *player* principali[13], che da soli detengono il 48,2% del mercato: la danese APM-Maersk, la svizzera MSC, la francese CMA CGM, cui seguono la cinese COSCO Container Lines e la taiwanese Evergreen. La tedesca Hapag-Lloyd, che nel 2010 era in 5° posizione, già dal 2011 ha lasciato il posto a COSCO nelle prime cinque posizioni (tab. 41).

Il comparto container è tornato a crescere dopo la difficile fase degli anni 2008-2010, quando le prime 25 compagnie mondiali avevano registrato una crescita del 2,2%, contro il +45% del biennio precedente (2006-2008). Il periodo 2011-2012 ha infatti registrato una crescita complessiva del 27,9% in capo alle 25 prime compagnie.

Nella precedente edizione biennale del volume, si era segnalato come nel 2010 il livello di concentrazione dell'industria del trasporto containerizzato fosse diminuito per la prima volta da circa un decennio: le prime 25 compagnie detenevano circa l'80% della quota di mercato dei primi 100 player, contro il 90% del 2009 e del 2008, l'84% del 2006 e il 75% del 2000. Nel 2011 e 2012 la quota è tornata al 91%.

[12] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[13] Il dato si riferisce alla quota di mercato dei primi 5 armatori sui primi 100 armatori a livello mondiale (cfr. tabella seguente).

Tab. 41. Marittimo merci - I 25 maggiori operatori di trasporto containerizzato*

Rank 2012	*Rank 2011*	Compagnia armatoriale	Nazionalità	Navi 2012	Teu 2012	Var. Teu 2012/2011	Var. Teu 2012/2009
1	*1*	APM-Maersk	Danimarca	600	2.582.293	+1,5%	+25,3%
2	*2*	MSC	Svizzera	462	2.248.472	+6,0%	+45,8%
3	*3*	CMA CGM Group	Francia	409	1.392.785	+3,4%	+33,7%
4	*4*	COSCO Container L.	Cina	163	721.296	+11,4%	+59,3%
5	*5*	Evergreen Line	Taiwan	183	720.893	+18,8%	+30,1%
6	*6*	Hapag-Lloyd	Germania	140	636.460	-1,4%	+24,2%
7	*7*	APL	Singapore	128	589.924	-5,9%	+6,6%
8	*8*	Hanjin Shipping	Corea del Sud	112	579.840	+22,7%	+35,5%
9	*9*	CSCL	Cina	141	562.887	+1,9%	+28,5%
10	*10*	MOL	Giappone	111	509.162	+17,2%	+50,9%
11	*11*	OOCL	Cina (HK)	99	468.079	+15,3%	+37,9%
12	*12*	Hamburg Süd Group	Germania	104	424.576	+3,8%	+39,5%
13	*13*	NYK Line	Giappone	94	412.859	+2,8%	+2,4%
14	*14*	Yang Ming Marine	Cina	83	358.510	+5,3%	+16,1%
15	*15*	K Line	Giappone	71	352.754	+4,7%	+9,8%
16	*16*	Hyundai M. M.	Corea del Sud	60	351.925	+19,8%	+27,4%
17	*17*	Zim	Israele	86	325.667	+1,1%	+5,4%
18	*18*	PIL (Pacific Int. Line)	USA	146	301.384	+8,4%	+59,2%
19	*19*	UASC	Kuwait	47	272.089	+17,5%	+34,6%
20	*20*	CSAV Group	Cile	57	263.384	-30,5%	-26,2%
21	*21*	Wan Hai Lines	Singapore	69	154.986	-9,0%	+17,4%
22	*22*	HDS Lines	Iran	21	86.320	-0,8%	-16,0%
23	*23*	X-Press Feeders Group	Singapore	63	81.263	+43,0%	+52,1%
24	*24*	TS Lines	Cina (HK)	38	77.417	+4,9%	+56,8%
25	*25*	NileDutch	Paesi Bassi	32	70.010	+67,6%	+146,7%

* Dati riferiti al totale della capacità disponibile in TEU sulle navi gestite dai primi 25 operatori di linea.
Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati AXS-Alphaliner

Il processo di concentrazione in atto risulta ancora più evidente al vertice della classifica mondiale: si segnala infatti che i primi 5 e i primi 10 armatori detengono rispettivamente una quota pari al 48% e al 66% del mercato delle prime 100 compagnie (contro il 40% e 56% del 2010) (tab. 42).

Le previsioni per il 2013 indicano un anno impegnativo per il segmento containerizzato. Clarkson (2013) stima che il settore nel complesso possa arrivare a movimentare 168 milioni di teu, con un aumento del 6,6% rispetto al 2012. I traffici sulla direttrice Asia-Europa saranno in ritardo rispetto alla crescita globale con 21 milioni di teu (+4%), a causa della debole domanda europea.

La difficile congiuntura economica sta mettendo infatti a dura prova gli utili di alcune tra le principali compagnie armatoriali europee, come la danese Maersk Line e la francese

CMA CGM. Lo scenario europeo induce a pensare che la overcapacity strutturale persisterà per tutto il 2013.

Tab. 42. Marittimo merci - Il livello di concentrazione nel comparto containerizzato: le prime 100 compagnie mondiali

Compagnie	Teu	Quota di mercato su Top100			Teu (var. %)		
	2012	2012	2009	2000	2012/2011	2012/2009	2012/2000
TOP 5	7.665.739	48,2%	32,9%	32,8%	+4,9%	+84,9%	+454,2%
TOP 10	10.544.012	66,3%	49,4%	49,3%	+5,4%	+69,3%	+415,4%
TOP 25	14.545.235	91,4%	90,3%	74,6%	+5,1%	+27,9%	+378,4%
TOP 100	15.906.264	100,0%	100,0%	100,0%	+4,7%	+26,2%	+308,9%

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati AXS-Alphaliner

In un contesto economico di permanente debolezza in alcuni mercati di domanda principali, hanno avuto luogo alcune iniziative interne a Paesi emergenti finalizzate a consolidare la propria posizione in ambito domestico. Con specifico riferimento alle operazioni, si segnala che:

- il gruppo cileno Luksic, che recentemente ha acquisito il 10% del capitale azionario della società armatoriale della connazionale Compania Sudamericana de Vapores (CSAV), ha acquisito un ulteriore 8% dalla Marítima de Inversiones (Marinsa), che detiene il 28,18% della CSAV;
- il gruppo sudafricano Grindrod ha rilevato dalla compagnia di navigazione danese Safmarine (gruppo A.P. Møller-Maersk) il 51% della compagnia di navigazione Ocean Africa Container Lines (OACL), divenendone unico azionista; Grindroad rafforza così la propria presenza sul mercato africano, dal momento che OACL scala i principali porti di Sudafrica, Namibia e Angola.

In *Europa,* le maggiori operazioni hanno avuto luogo nei Paesi del *Northern Range*. La danese *Unifeeder* ha acquisito la società olandese Feederlink Shipping & Trading, che realizza servizi tra il porto di Rotterdam e alcuni porti della Scozia e dell'Inghilterra, scali serviti anche dalla stessa Unifeeder.

Allo stesso tempo, il gruppo armatoriale giapponese K Line, attraverso la filiale europea, ha acquisito il restante 50% del capitale azionario della tedesca SAL, diventandone unico proprietario.

Tab. 43. Marittimo merci - M&A di integrazione orizzontale nel segmento containerizzato sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) (Giappone)	2011	SAL (DE)	Il gruppo armatoriale giapponese Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), attraverso la sua filiale europea "K" Line Europe, ha acquisito il restante 50% del capitale azionario della tedesca SAL, diventandone unico proprietario.
Luksic (Cile)	2011	Compania Sudamericana de Vapores (CSAV) (Cile)	Il gruppo cileno Luksic, che recentemente ha acquisito il 10% del capitale azionario della società armatoriale della connazionale Compania Sudamericana de Vapores (CSAV), ha comprato un ulteriore 8% dalla Marítima de Inversiones (Marinsa), che detiene il 28,18% della CSAV.
Grindrod (Sudafrica)	2012	Ocean Africa Container Lines (OACL) (Sudafrica)	Il gruppo sudafricano Grindrod ha rilevato dalla compagnia di navigazione danese Safmarine (gruppo A.P. Møller-Maersk) il 51% del capitale della compagnia di navigazione Ocean Africa Container Lines (OACL), divenendone così unico azionista. OACL scala i principali porti di Sudafrica, Namibia e Angola.
Unifeeder (DK)	2012	Feederlink Shipping & Trading (NL)	La danese Unifeeder, società armatoriale che opera un'estesa e capillare rete di servizi feeder in Nord Europa e nel Baltico, ha acquisito la società olandese Feederlink Shipping & Trading, controllata dall'irlandese Irish Continental Group (ICG), che realizza servizi feeder tra il porto di Rotterdam e alcuni porti della Scozia e dell'Inghilterra, scali serviti anche dalla stessa Unifeeder.

Fonte: Nomisma

Nel comparto marittimo merci, si riscontra un minore interesse degli operatori per le strategie di *integrazione di filiera*, diversamente da quanto mediamente riscontrato nell'intero comparto dei trasporti. Dai dati censiti nella Banca Dati M&A Trasporti, si può infatti constatare che le compagnie armatoriali tendono maggiormente a stringere accordi orizzontali o a portare a termine operazioni di M&A all'interno dello stesso settore.

In tema di investimenti, vale la pena segnalare due operazioni condotte da investitori esterni al settore sui propri mercati domestici. In *Cile*, il gruppo cileno Bethia ha acquisito il 10% del capitale azionario della connazionale Empresas Navieras del gruppo Urenda, società che detiene, a sua volta, il controllo dell'armatore Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) e del gruppo marittimo, portuale e logistico Agunsa. E in *Germania* ha avuto luogo la rilevante operazione con cui il consorzio tedesco Albert Ballin ha acquisito il 17,4% della compagnia armatoriale tedesca Hapag-Lloyd dal gruppo tedesco TUI per 475 milioni di euro, transazione che comporterà la riduzione della partecipazione di TUI al 22% circa.

Tab. 44. Marittimo merci - M&A di integrazione di filiera nel segmento containerizzato sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Dachser (DE)	2013	Transunion (ES)	La società logistica tedesca Dachser ha acquisito la spagnola Transunion, specializzata nel trasporto aereo e marittimo, presente in cinque Paesi europei, che opera in Sud America e Turchia.

* Nota: Alla fine del presente paragrafo 3.2. sono riportate le operazioni di integrazione di filiera condotte da operatori marittimi, internazionali e italiani, su altri comparti del trasporto.

Fonte: Nomisma

Tab. 45. Marittimo merci - M&A di "altri investitori" nel segmento containerizzato sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Bethia (Cile)	2011	Empresas Navires (Cile)	Il gruppo commerciale, finanziario, immobiliare e industriale cileno Bethia ha acquisito il 10% del capitale azionario della connazionale Empresas Navieras (gruppo Urenda), società che detiene oltre il 52% del capitale della compagnia armatoriale Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI), nonché il 69,8% circa del gruppo marittimo, portuale e logistico Agunsa.
Albert Ballin (DE)	2012	Hapag-Lloyd (DE)	Il consorzio tedesco Albert Ballin ha acquisito il 17,4% del capitale azionario della compagnia armatoriale tedesca Hapag-Lloyd dal gruppo tedesco TUI per complessivi 475 milioni di euro, transazione che comporterà la riduzione della partecipazione di TUI al 22% circa.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, tra gli accordi più interessanti, si segnalano due *partnership* di estrema rilevanza per gli effetti sulla concorrenza dei rispettivi mercati:

- la prima riguarda la cooperazione di due colossi europei, gli armatori svizzero MSC e francese CMA CGM, rispettivamente seconda e terza compagnia mondiale nel trasporto container di linea;
- la seconda interessa le due principali compagnie marittime cinesi operanti nel settore container, China Shipping Container Lines e COSCO Lines, che hanno siglato un accordo per collaborare nel trasporto interno alla Cina. L'intesa tra i due armatori, che insieme trasportano l'80% dei container movimentati all'interno della Cina, è stata favorita dal Governo, nell'ambito di una razionalizzazione delle attività volta a ridurre i costi.

Tab. 46. Marittimo merci - Accordi di integrazione orizzontale nel segmento containerizzato sul mercato internazionale

Anno	Partners	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Mediterranean Shipping Company (MSC) (Svizzera); CMA CGM (FR)	Le compagnie MSC e CMA CGM hanno annunciato un accordo di cooperazione a lungo termine.
2012	China Shipping Container Lines (Cina); COSCO Lines (Cina)	Le due principali compagnie marittime cinesi operanti nel settore container, China Shipping Container Lines e COSCO Lines, hanno siglato un accordo per collaborare nel trasporto interno alla Cina.

Fonte: Nomisma

Tab. 47. Marittimo merci - Accordi di integrazione di filiera nel segmento containerizzato sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	COSCO Lines (Cina); Hewlett-Packard (USA)	La compagnia marittima cinese COSCO Lines ha siglato un accordo di *contract logistics* con il produttore di materiale elettronico Hewlett-Packard per realizzare un centro distributivo nell'area portuale del Pireo, che serve una vasta area dell'Europa, dell'Africa settentrionale e del Medio Oriente.

Fonte: Nomisma

Il trasporto marittimo di merce non containerizzata (specialized cargo, ro-ro, rinfuse)

I servizi di trasporto marittimo di merce non containerizzata non presentano livelli di concentrazione analoghi a quelli del settore container, in particolare per le rinfuse. Dall'esame delle operazioni di M&A che hanno luogo nel comparto emergono, tuttavia, indicazioni circa una sorta di concentrazione per Paese: i dati indicano che alcuni Paesi sono più dinamici di altri non solo per tipologia e consistenza delle operazioni portate a termine dalle compagnie nazionali, ma soprattutto per il numero di compagnie attive nel processo di internazionalizzazione.

Nel periodo di riferimento, ad esempio, molte operazioni hanno riguardato ancora una volta i Paesi dell'area del *Northern Range* (Svezia, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca), in prevalenza con strategie rivolte al consolidamento all'interno dei mercati domestici e spesso soggette ad approvazione delle autorità antitrust competenti relativamente all'aumento di concentrazione del mercato che tali operazioni generano.

In merito a ciò si evidenziano: la fusione per incorporazione della svedese Österströms nella connazionale *TransAtlantic*; il *takeover* di *North Sea Group* su Interstream Barging, dopo la dismissione da parte di Vopak della propria partecipazione; l'acquisizione di minoranza di IBEX Maritime da parte di Uni-Tankers, nell'ambito di un progetto di fusione delle flotte tramite joint-venture con la connazionale Erria[14]; e ancora

[14] Cfr. la tabella 50 sugli accordi di integrazione orizzontale.

l'acquisizione di asset *dry-bulk* della connazionale Delphis da parte del gruppo armatoriale belga *Compagnie Maritime Belge* (CMB).

Sul mercato internazionale, si segnalano due operazioni che hanno coinvolto, da una parte, la società armatoriale statunitense *DHT Maritime*, che ha acquisito la norvegese Saga Tankers; e, dall'altra, *Malt LNG Holding*, che ha acquisito l'armatore danese Maersk dal gruppo A.P. Møller-Maersk, che opera una flotta di 8 navi per il trasporto di gas naturale liquefatto. Malt LNG è di proprietà congiunta dell'operatore giapponese Marubeni Corporation e del gruppo canadese Teekay Operating.

Di seguito si riportano le principali operazioni e gli accordi che hanno avuto luogo nel comparto non containerizzato, nel periodo di riferimento.

Tab. 48. Marittimo merci - M&A di integrazione orizzontale nel segmento *non containerizzato* sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
TransAtlantic (SE)	2011	Österströms (SE)	L'armatore svedese Rederi AB TransAtlantic, parte del gruppo Grimaldi, ha portato a termine una fusione per incorporazione della compagnia connazionale Österströms. Il nuovo brand della compagnia è TransAtlantic - Österströms.
North Sea Group (NL)	2011	Interstream Barging (NL)	Il gruppo olandese North Sea Group ha rilevato la partecipazione del 50% nella Interstream Barging dalla connazionale Vopak, divenendo unica proprietaria della società che opera principalmente servizi di trasporto fluviale di prodotti petroliferi e chimici nell'Europa occidentale con una flotta di circa 100 chiatte. L'operazione era soggetta all'approvazione dell'autorità antitrust olandese.
Uni-Tankers (DK)	2011	IBEX Maritime (DK)	La danese Uni-Tankers ha rilevato il 15% di IBEX Maritime dalla società armatoriale Erria, nell'ambito del progetto di fusione delle flotte di navi cisterna che darà vita ad una joint venture tra Erria e USTC, proprietario di Uni-Tankers.
DHT Maritime (USA)	2011	Saga Tankers (Norvegia)	La società armatoriale statunitense DHT Maritime, che ha una flotta di 12 navi cisterna, ha acquisito la norvegese Saga Tankers, compagnia quotata alla Borsa di Oslo che possiede una flotta costituita da quattro petroliere VLCC di circa 300.000 tonnellate di portata lorda ciascuna, di cui tre costruite nel 2000 ed una costruita nel 1995.
Malt LNG Holdings (Giappone)	2011	Maersk LNG (DK)	La compagnia giapponese Malt LNG Holdings ha acquisito l'armatore danese Maersk, compagnia del gruppo A.P. Møller-Maersk, che opera una flotta di 8 navi per il trasporto di gas naturale liquefatto. Malt LNG è di proprietà congiunta dell'operatore giapponese Marubeni Corporation e del gruppo canadese Teekay Operating.
Compagnie Maritime Belge (CMB) (BE)	2012	Delphis (*asset*) (BE)	Il gruppo armatoriale belga CMB ha acquisito gli assets nel settore drybulk della connazionale Delphis, filiale di Saverco, a sua volta azionista di riferimento di CMB. La transazione include il 50% della jv Ocean Capes e il 100% della jv Blue Dolphin Shipping, per complessivi 9 milioni di dollari.

Fonte: Nomisma

Tab. 49. Marittimo merci - M&A di integrazione di filiera nel segmento *non containerizzato* sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
The Sumitomo Warehouse (Giappone)	2011	Westwood Shipping Lines (USA)	Il gruppo trasportistico e logistico giapponese The Sumitomo Warehouse, attraverso la società integralmente controllata J-WeSco, ha siglato un accordo con la Weyerhaeuser, azienda statunitense di prodotti forestali, per acquisire l'intero capitale della compagnia di navigazione statunitense Westwood Shipping Lines che ha una flotta di quattro navi con-bulk operate in un servizio transpacifico.

* Nota: Alla fine del presente paragrafo 3.2. sono riportate le operazioni di integrazione di filiera condotte da operatori marittimi, internazionali e italiani, su altri comparti del trasporto.

Fonte: Nomisma

In tema di accordi orizzontali, si segnala la propensione degli operatori a siglare intese di costituzione di *joint venture* che si sostanziano spesso nella condivisione della flotta o nella razionalizzazione delle tratte. Si porta ad esempio il già citato accordo tra le danesi Uni-Tankers ed Erria e quello tra la danese A.P. Møller Maersk e la tedesca Rickmers Line.

Tra gli accordi più interessanti nel biennio, si segnala la joint venture costituita tra il gruppo armatoriale danese DFDS (82%) e quello francese Louis Dreyfus Armateurs (18%), in cui confluiranno principalmente le attività marittime svolte dalle due società nel Canale della Manica e sulle linee mediterranee St. Nazaire-Gijon e Marsiglia-Tunisi.

Oltreoceano, anche la società armatoriale statunitense Crowley Maritime e la compagnia australiana PB Towage del gruppo armatoriale Pacific Basin Shipping hanno costituito una partnership per l'integrazione di servizi e attività nella regione del Sud-Est asiatico e in Oceania.

Relativamente agli accordi di filiera, si segnalano le intese siglate tra due società del Nord Europa su due dei principali mercati in crescita:

- la società armatoriale e logistica norvegese Odfjell, ha costituito una joint venture (49:51) con l'ente portuale cinese Nangang Port Company, per realizzare un terminal per rinfuse chimiche liquide, prodotti petroliferi e gas a Tianjin; l'investimento iniziale complessivo per Odfjell ammonterà a circa 160 milioni di dollari;
- il gruppo logistico tedesco BLG e la società armatoriale turca Arkas hanno costituito una joint venture che si occuperà del trasporto e della distribuzione di autovetture nuove per il mercato della Turchia e della regione del Mar Nero.

Tab. 50. Marittimo merci - Accordi di integrazione orizzontale nel segmento *non containerizzato* sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Maersk Line (Gruppo AP Møller Maersk) (DK); Rickmers Linie (DE)	Maerks Line (MLL) e Rickmers-Linie (America), filiali americane del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk e del gruppo armatoriale tedesco Rickmers-Linie, hanno siglato un accordo di collaborazione per il trasporto marittimo di merci sfuse e di project cargo con l'utilizzo di due navi multipurpose di nuova costruzione che batteranno bandiera statunitense. La joint venture opererà con il marchio Maersk-Rickmers.
2011	Erria (DK); Uni-Tankers (DK)	La società armatoriale danese Erria ha siglato un accordo di fusione della propria flotta di navi cisterna con quella della connazionale Uni-Tankers, compagnia integralmente controllata dalla danese United Shipping & Trading Company (USTC). Il piano prevede la costituzione di una joint venture, con USTC come azionista di maggioranza.
2012	Crowley Maritime Corporation (USA); PB Towage (Gruppo Pacific Basin Shipping) (Australia)	La società armatoriale e logistica statunitense Crowley Maritime Corporation e l'australiana PB Towage del gruppo armatoriale Pacific Basin Shipping hanno costituito una partnership per integrare i rispettivi servizi e attività nel settore del trasporto marittimo project cargo, logistica, rimorchio e salvataggio, assistenza all'industria offshore e trasporto di rinfuse nella regione del Sud-Est asiatico e in Oceania.
2012	DFDS (DK); Louis Dreyfus Armateurs (LDA) (FR)	Il gruppo armatoriale danese DFDS e quello francese LDA hanno costituito una joint venture, partecipata con l'82% da DFDS e con il 18% da LDA. Nella nuova società confluiranno principalmente le attività marittime svolte dalle due società nel Canale della Manica, oltre alle linee mediterranee St.Nazaire-Gijon e Marsiglia-Tunisi.

Fonte: Nomisma

Tab. 51. Marittimo merci - Accordi di integrazione di filiera nel segmento *non containerizzato* sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	Odfjell Terminals Asia (Norvegia); Porto di Nangang (Cina)	La società armatoriale e logistica norvegese Odfjell, attraverso la filiale Odfjell Terminals Asia, ha siglato un accordo di joint venture con la Nangang Port Company, filiale della Tianjin Economic - Technology Development Area (TEDA), per realizzare un terminal per rinfuse chimiche liquide, prodotti petroliferi e gas nella Nangang Industrial Zone di Tianjin. La nuova società sarà denominata Odjell Terminals Nangang (Tianjin) e sarà partecipata con il 49% da Odfjell. L'investimento complessivo iniziale ammonterà a circa 160 milioni di dollari.
2012	BLG Logistics (DE); Arkas (Turchia)	Il gruppo logistico tedesco BLG e la società armatoriale turca Arkas hanno costituito una joint venture che si occuperà del trasporto e della distribuzione di autovetture nuove per il mercato della Turchia e della regione del Mar Nero.

Fonte: Nomisma

Lo scenario italiano

Il mercato italiano del comparto marittimo merci è stato caratterizzato, anche per il biennio 2011-2013[15], da un numero esiguo di operazioni di M&A e accordi.

[15] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Tra le operazioni di internazionalizzazione passiva che hanno riguardato il mercato italiano, si segnala che il terminalista olandese Terminal Investment Limited (TIL), società del gruppo armatoriale svizzero MSC, ha rilevato da Contship Italia una quota della partecipazione nella filiale Medcenter Container Terminal (MCT), che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro. A seguito di tale operazione, il capitale di MCT è detenuto pariteticamente con una quota pari ad un terzo da Contship, APM Terminals (gruppo APM-Maersk, primo armatore mondiale) e Terminal Investment Limited (gruppo MSC, secondo armatore mondiale).

Tab. 52. Marittimo merci - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Terminal Investment Limited (NL)	2012	Medcenter Container Terminal (MCT) (IT)	L'olandese Terminal Investment Limited (TIL), società terminalista del gruppo armatoriale ginevrino Mediterranean Shipping Company (MSC), ha rilevato da Contship Italia parte della sua partecipazione nella filiale MCT, che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro. A seguito di tale operazione, MCT sarà detenuta pariteticamente con una quota pari ad un terzo dai tre partner.

Fonte: Nomisma

In merito agli accordi, il Gruppo Grimaldi ha ottenuto dall'Autorità Portuale di Barcellona la concessione pluriennale del nuovo terminal traghetti "Muelle Costa", pianificando un investimento di circa 20 milioni di euro.

Tab. 53. Marittimo merci - Accordi riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Porto di Barcellona (ES); Grimaldi (IT);	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 insiste 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.

Fonte: Nomisma

Le operazioni di integrazione di filiera effettuate da operatori marittimi sugli altri comparti

A completamento del quadro internazionale e nazionale, si riportano in tabella le operazioni di integrazione di filiera portate a termine su altri comparti del trasporto, da operatori marittimi. Le operazioni verranno riportate in dettaglio nei paragrafi di competenza (ovvero per settore dell'acquisita).

Tab. 54 Marittimo merci - M&A di integrazione di filiera effettuate da *operatori marittimi* su altri comparti

Anno	Acquirente	Acquisita	Comparto Acquirente	Comparto Acquisita
2011	Marmedsa Noatum Maritime (gruppo Noatum) (ES)	Agemasa (ES)	Marittimo	Porti
2011	FRS (DE)	Mols-Linien (DK)	Marittimo	Marittimo pax
2011	FESCO (Russia)	MetizTrans (Russia)	Marittimo	Ferroviario
2011	DFDS, Louis Dreyfus (DK)	Sea France (FR)	Marittimo	Marittimo pax
2011	Odfjell (Norvegia)	Noord Natie Terminals (NNT) (BE)	Marittimo	Porti
2011	Stolt-Nielsen (UK)	Marstel Terminals (Australia)	Marittimo	Porti
2011	Stolt-Nielsen (UK)	Den Hartogh Logistics (NL)	Marittimo	Porti
2011	Yildirim Group (Turchia)	Malta Freeport Terminals (MFTL) (MT)	Marittimo	Porti
2011	Marmedsa Noatum Maritime (gruppo Noatum) (ES)	Servisios Logísticos Portuarios (SLP) (ES)	Marittimo	Porti
2012	CMA CGM (FR)	Med Europe Terminal (FR)	Marittimo	Porti
2012	DFDS; C.RO Ports (CLdN Terminaux) (DK)	Terminal ro-ro Alvsborg (Porto di Goteborg) (SE)	Marittimo	Porti
2012	MSC Belgium (Gruppo MSC) (BE)	Crossrail (Svizzera)	Marittimo	Ferroviario
2012	Ultramar (Cile)	Terminal Puerto Rosario (TPR) (Argentina)	Marittimo	Porti
2012	Wallenius Wilhelmsen (Norvegia)	Abnormal Load Services Holding (ALS) (UK)	Marittimo	Ferroviario
2012	CMA CGM (FR)	Pacific Container Terminal (USA)	Marittimo	Porti
2012	Yildirim Group (Turchia)	Gemport Port and Warehousing Administration (Turchia)	Marittimo	Porti
2013	Mediterranean Shipping Company (MSC) (Svizzera)	Total Terminals International (TTI) (Corea del Sud)	Marittimo	Porti

Fonte: Nomisma

3.3. Il settore portuale

Lo scenario internazionale

L'attenzione di questa sezione si concentra sugli attori del mercato le cui strategie di crescita inducono ad un grande numero di operazioni di *M&A* ed accordi nel settore portuale[16]. Segnatamente si tratta di imprese terminaliste o enti portuali di:

- porti con funzione prevalente o rilevante di *hub* per il *transhipment* di carichi containerizzati, all'interno di un network *hub and spoke* (ad esempio, Singapore, Dubai);
- scali interessati da primari servizi di linea *point to point*, di attività *general cargo, specialized cargo, ro-ro* oltre che *container*, sostanzialmente a vocazione merceologica mista (si pensi ai principali porti del Nord Europa quali Amburgo, Anversa, Rotterdam);
- scali caratterizzati da una rilevante specializzazione in una data merceologia (rinfuse, idrocarburi, ….) o da una specifica tipologia di trasporto marittimo (ro-ro o *specialized* cargo con *tankers, bulk carriers*, *car carriers*...), riconducibili a fattori quali l'evoluzione storica, la prossimità al luogo di origine/estrazione o al mercato di destinazione, la scelta strategica, etc.

Nella tabella 55 è riportata la classifica dei primi 20 porti a livello mondiale per movimentazione di contenitori. Vi rientrano le prime due tipologie di scali sopra indicate, con l'esclusione delle attività di movimentazione di merce non condizionata in container.
Rispetto al biennio 2009-2011, non emergono grandi novità circa il posizionamento dei primi 15 porti nella classifica globale. I primi 9 porti rimangono saldamente al proprio posto tra il 2011 e il 2012. Alla 10° posizione, invece, *Tianjin* ha superato Rotterdam e alla 12° il malese *Port Kelang* ha superato lo scalo taiwanese di *Kaohsiung*[17].
Diminuisce la concentrazione mondiale dei traffici container: negli ultimi cinque anni la movimentazione dei primi 5 porti (rispetto ai primi 20) è passata dal 47,7% al 44,6%

[16] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[17] In termini prospettici, si segnala che Shanghai International Service Center ha classificato i primi 100 terminal container a livello mondiale con il maggiore potenziale di sviluppo nel 2012, sulla base di tre indicatori: tasso di crescita del traffico container, crescita del PIL dell'economia locale e capacità di attrazione degli investimenti portuali. I risultati: i primi quattro porti sono cinesi (Dalian, Yingkou, Qingdao e Tianjin); anche i porti africani e latino-americani mostrano un notevole potenziale dal momento che Durban in Sudafrica è al 5° posto e tra i primi 20 porti vi sono Santos e Coonaway Candie in Brasile, Lirquen in Cile e Balboa di Panama, Port Said in Egitto. I porti dell'Europa orientale, in particolare i porti costieri del Baltico, ottengono un buon posizionamento grazie agli investimenti su larga scala e il processo di sviluppo diffuso in atto. Fonte: Shanghai International Service Center (2013).

(circa 127 milioni di teu su 285 milioni). È invece sostanzialmente inalterata la concentrazione dei traffici dei primi 10 porti (69%).

Tab. 55. Porti - La movimentazione container dei primi 20 porti mondiali (milioni di teu) – Anno 2012 e variazioni annuali %

Rank 2012	Porto	Paese	Traffico 2012 (1)	Var. 2012/11(1)	Var. 2011/10	Var. 2010/09	Var. 2012/2009
1	Shanghai	Cina	32,5	2,5%	9,2%	16,3%	30,1%
2	Singapore	Singapore	31,6	5,7%	5,3%	9,9%	22,3%
3	Hong Kong	Cina	23,1	-5,3%	3,6%	12,2%	10,1%
4	Shenzhen	Cina	22,9	1,6%	0,3%	23,3%	25,7%
5	Busan	Corea del Sud	17,0	5,3%	14,0%	18,4%	42,1%
6	Ningbo	Cina	16,8	14,4%	11,9%	25,2%	60,3%
7	Guangzhou	Cina	14,5	2,0%	13,4%	12,2%	29,8%
8	Qingdao	Cina	14,5	11,4%	8,4%	17,1%	41,3%
9	Jebel Ali, Dubai	UAE	13,3	2,1%	12,2%	4,3%	19,4%
10	Tianjin	Cina	12,3	6,0%	15,0%	15,9%	41,3%
11	Rotterdam	Paesi Bassi	11,9	-0,1%	6,6%	14,4%	21,8%
12	Port Kelang	Malaysia	10,0	3,8%	8,6%	21,5%	37,0%
13	Kaohsiung	Taiwan	9,8	1,5%	8,6%	3,4%	14,0%
14	Amburgo	Germania	8,9	-1,9%	14,2%	12,8%	26,4%
15	Anversa	Belgio	8,6	-0,3%	2,3%	15,8%	18,1%
16	Los Angeles	USA	8,1	1,7%	1,4%	16,0%	19,7%
17	Dalian	Cina	8,1	26,1%	22,1%	-	77,2%
18	Tanjung Pelepas	Malaysia	7,7	2,1%	15,5%	8,8%	28,3%
19	Xiamen	Cina	7,2	11,5%	11,0%	24,4%	53,9%
20	Tanjung Priok	Indonesia	6,2	10,4%	19,1%	-	-
	Primi 20 porti		**285,1**	**3,7%**	**8,2%**	**15,0%**	**29,0%**

(1) 2012: dati provvisori

Fonte: Containerisation International Online, 2012; Drewry Maritime Research 2013; Autorità Portuali, 2013

Dei primi 20 porti, 9 sono quelli localizzati in *Cina*: questi movimentano nel complesso 152 milioni di teu, pari al 53,3% del totale Top20 (285,1 milioni). Tra questi si segnala il significativo sviluppo di *Dalian*, che da due anni cresce ad un tasso pari al 22% e al 26% rispettivamente e che, pertanto, dalla 21° posizione del 2010 è passato alla 17° del 2012. Ma la crescita a due cifre interessa anche Ningbo (+14%), Qingdao (+11%), Xiamen (+11%), nonché il porto indonesiano di *Tanjung Priok* (+10%), *new entry* tra i primi 20 porti.

Non tutti i porti *leader* hanno registrato una crescita lo scorso anno: sotto la pressione dei concorrenti Shenzen e Guangzhou, *Hong Kong* ha perso quote di traffico (-5,3%) nel 2012, fermandosi a 23 milioni di teu.

Lo scalo sudcoreano *Busan* ha invece mantenuto la propria posizione al 5° posto nel 2012 con una movimentazione contenitori di 17 milioni di teu (+5,3% sul 2011).

In netto contrasto con la crescita dell'Asia, i porti del *Nord Europa* hanno registrato risultati meno brillanti: Rotterdam -0,1% (che ha perso la 10° posizione nella classifica dei porti Top20 a favore di Tianjin), Anversa -0,3%, e Amburgo -1,9%. Le attese per Rotterdam vanno nella direzione di un recupero di competitività, legato all'inizio dell'operatività del terminal Maasvlakte II, prevista nel 2014, che porterà un aumento di capacità di 1 milione di teu.
Rimane stabile da tre anni al 9° posto della classifica mondiale il porto Jebel Ali di Dubai con 13,3 milioni di teu. Il porto sta conducendo investimenti per raggiungere un aumento di capacità pari a 1 milione di teu nel container terminal 2 (T2) entro la metà del 2013 e di 4 milioni di teu nel mega-container terminal (T3) entro il 2014. Si segnala che al termine dei lavori di espansione, Jebel Ali potrà ricevere contemporaneamente dieci navi da 18 mila teu di ultima generazione.

Dopo la drammatica flessione verificatasi tra il 2008 e il 2009 (-10,7% per i primi 20 porti nel complesso), la ripresa dei traffici (+29% nel periodo 2009-2012) ha sostenuto le strategie degli operatori verso le operazioni di fusione e acquisizione e verso gli investimenti portuali. Non accennano a diminuire infatti gli investimenti nel settore finanziati da governi e operatori terminalistici nelle aree geo-economiche mature e, in particolare, nelle aree in crescita[18].

Due rilevanti operazioni, in particolare, hanno riguardato il periodo di riferimento Global Ports Investments, operatore cipriota con una forte presenza sul mercato russo. Parte della proprietà del gruppo è passata nelle mani del colosso olandese *APM Terminals* (gruppo AP Moller-Maersk) che ha acquisito il 37,5% del capitale con un investimento pari a circa 860 milioni di dollari. La quota è stata ceduta dalla holding russa Transportation Investments Holdings, che dopo l'operazione detiene il 37,5% del capitale di Global Ports; il restante 25% è costituito da capitale flottante sulla Borsa di Londra.
Allo stesso tempo, *Global Ports* ha rilevato il 25% del capitale azionario dell'impresa portuale russa Vostochnaya Stevedoring Company (VSC) dal gruppo terminalista DP World di Dubai, divenendone unico proprietario, tramite una transazione del valore di 230 milioni di dollari. VSC porta in dote una presenza consolidata nel porto di Vostochny, il più grande terminal contenitori della Federazione Russa in Estremo Oriente.

Gli operatori europei non perdono interesse ad entrare nel mercato *russo*: ne è conferma l'operazione che ha visto l'olandese *Terminal Investment Limited (TIL)*, che fa capo al gruppo armatoriale svizzero MSC, acquisire dalla holding russa UCL il 20% del capitale della SP Container Terminal del porto di San Pietroburgo.

[18] Per le informazioni circa gli investimenti portuali si rimanda alla fine del presente paragrafo.

Più ad Est, anche il terminalista taiwanese Kao Ming Container Terminal (KMCT), che gestisce un container terminal nel porto di Kaohsiung, è stato oggetto di due acquisizioni strategiche di minoranza da parte di importanti operatori occidentali e orientali: la statunitense *Ports America*, che ne ha rilevato il 10%, e un *pool* di acquirenti cinesi *leader* di settore come *COSCO*, *China Shipping* e *China Merchants Holdings International* (*CMHI*), che per 135 milioni di dollari ne hanno acquisito il 30%. È evidente l'interesse degli acquirenti nelle potenzialità del porto di Kaohsiung, scalo da 9,8 milioni di teu nel 2012 posizionato al 13° posto nella classifica dei porti mondiali.

Tab. 56. Porti - M&A di integrazione orizzontale tra società terminaliste di *terminal container* sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Xiamen International Port (Cina)	2011	Xiamen Songyu Container Terminal (XSCT) (Cina)	La cinese Xiamen International Port ha stretto un accordo con APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, per acquisire con un investimento di 83 milioni di dollari il 25% del capitale azionario della XSCT, joint venture partecipata pariteticamente da APM Terminals Xiamen e da Xiamen Port Holding Group Co, società pubblica cinese che detiene il 62,46% del capitale della stessa Xiamen International Port.
ICTSI (Filippine)	2012	Pakistan International Container Terminal (PICT) (Pakistan)	Il gruppo terminalista filippino ICTSI, attraverso la società integralmente controllata ICTSI Mauritius, ha siglato una accordo per acquisire il 35% del capitale azionario della PICT, società terminalista che gestisce un container terminal del porto pakistano di Port Qasim.
Terminal Investment Limited (TIL) (gruppo MSC) (NL)	2012	SP Container Terminal (Russia)	L'operatore olandese TIL, che fa capo al gruppo armatoriale svizzero MSC, ha acquisito dalla russa UCL Holding il 20% del capitale della SP Container Terminal del porto di San Pietroburgo, divendendo così partner.
Flinders Ports South Australia (Australia)	2012	Adelaide Container Terminal (Australia)	Il gruppo terminalista australiano Flinders Ports South Australia ha rilevato da DP World di Dubai la partecipazione del 60% nell'Adelaide Container Terminal del porto di Adelaide, divendendo unica azionista della società che gestisce l'unico container terminal dello Stato dell'Australia Meridionale. La società è stata ribattezzata Flinders Adelaide Container Terminal.
APM Terminals (NL)	2012	Global Ports Investments (Cipro)	L'olandese APM Terminals (gruppo A.P. Møller-Mærsk) ha acquisito il 37,5% del capitale del gruppo terminalista cipriota Global Ports Investments con un investimento pari a circa 860 milioni di dollari. APM Terminals ha acquisito la quota dalla russa Transportation Investments Holdings, che deteneva il 75% del capitale di Global Ports, mentre il restante 25% è costituito da capitale flottante sulla Borsa di Londra.
Global Ports Investments (Cipro)	2012	Vostochnaya Stevedoring Company (VSC) (Russia)	Il terminalista cipriota Global Ports Investments ha rilevato il 25% del capitale azionario dell'impresa portuale VSC dal gruppo terminalista DP World di Dubai, diventando unico proprietario dell'azienda. La transazione ha un valore di 230 milioni di dollari.

Yemen Gulf Aden Ports Corporation (YGAPC) (Yemen)	2012	Dubai and Aden Port Development (DAPDC) (Yemen)	La YGAPC ha acquisito dal partner DP World per 27 milioni di dollari la restante quota nella joint venture paritetica DAPDC, che gestisce il container terminal Aden Container Terminal (ACT) del porto di Aden. DP World non è così più coinvolta nella gestione del terminal di Aden, integralmente controllato dalla YGAPC.
China Merchants Holdings International (CMHI) (Cina)	2012	Thesar Maritime Limited (TML) (Togo)	Il gruppo terminalista CMHI ha acquisito il 50% del capitale della Thesar Maritime Limited (TML), società che si è aggiudicata la concessione della durata di 35 anni per realizzare e gestire il Lomé Container Terminal del porto africano di Lomé. La quota è stata ceduta dalla Terminal Investment (TIL), società che fa capo al gruppo armatoriale MSC, che mantiene il restante 50% di TML.
	2013	Shenzhen Chiwan Wharf Holdings (SZCWH) (Cina)	CMHI ha acquisito il 25% del capitale della SZCWH per 283 milioni di dollari, ceduto dalla China Nanshan Development Group. Con la transazione, CMHI, che già deteneva il 42% di SZCWH attraverso due controllate, accresce la partecipazione al 67% circa diventando il maggiore azionista della società cinese, che gestisce un container terminal nell'area portuale di Chiwan del porto di Shenzhen.
Ports America (USA)	2012	Kao Ming Container Terminal (KMCT) (Taiwan)	Il gruppo terminalista statunitense Ports America (di proprietà della società di investimenti Highstar Capital) ha acquisito il 10% di KMCT, società di intera proprietà del gruppo armatoriale taiwanese Yang Ming Marine Transport, che gestisce il sesto container terminal del porto taiwanese di Kaohsiung.
COSCO, China Shipping e China Merchants Holdings International (CMHI) (Cina)	2013		COSCO, China Shipping e CMHI hanno acquisito, per 135 milioni di dollari, una quota complessivamente pari al 30% del capitale della KMCT.
Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust) (Cina)	2013	Asia Container Terminals Holdings (Isole Cayman)	La società terminalista HPH Trust ha sottoscritto un accordo per acquisire l'intero capitale della società terminalista Asia Container Terminals Holdings, con sede nelle Isole Cayman, per circa 408 milioni di dollari. ACT Holdings, controllata da DP World di Dubai (55,16%) gestisce il terminal 8 West nell'area portuale Kwai Chung di Hong Kong.
China Shipping Terminal Development (Cina)	2013	APM Terminals Zeebrugge (DK)	China Shipping Terminal Development, società terminalista che fa capo al gruppo armatoriale cinese China Shipping, ha siglato un accordo con APM Terminals, società terminalista del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, per acquisire il 24% del capitale azionario di APM Terminals Zeebrugge, di cui APM Terminals detiene una partecipazione del 75%. Il restante 25% è detenuto dalla cinese Shanghai International Port Group - SIPG.

Fonte: Nomisma

Relativamente ai servizi portuali per *cargo non container*, alcuni terminalisti hanno rafforzato la propria posizione con operazioni orizzontali interne al mercato domestico. Tale dinamica ha interessato operatori occidentali e orientali, tra cui la belga *Katoen Natie*, l'olandese *C. Steinweg* e la francese *TGO* che ha acquisito alcune attività terminalistiche

del gruppo francese Bolloré nel settore delle merci convenzionali e delle rinfuse secche. E ancora la belga *Zuidnatie* che ha acquisito per 61 milioni di dollari la quota di partecipazione (60%) di DP World nella joint venture DP World Breakbulk, che opera nel porto di Anversa.

Altri hanno invece portato avanti ambiziose strategie di internazionalizzazione in aree emergenti come l'America meridionale, l'Africa e il Caucaso: è questo il caso delle acquisizioni di *DP World* di Dubai in Suriname (Guyana Olandese) dove ha rilevato il controllo di due società portuali, dell'olandese *APM Terminals* in Georgia, del porto belga di *Anversa* in India, di *China Harbour Engineering* in Pakistan e della cinese *China Merchants Holdings* (CMHI) a Gibuti.

E proprio CMHI - principale terminal operator pubblico della Cina - ha acquisito in Francia, per 400 milioni di euro, il 49% del capitale di Terminal Link, società terminalistica ceduta dal gruppo armatoriale transalpino CMA CGM, impegnato in una strategia di ritorno al *core business* basata sulla dismissione di interi asset o di quote societarie per fronteggiare le proprie difficoltà finanziarie.

Per un maggiore dettaglio delle operazioni sopra citate si rimanda alla tabella seguente.

Tab. 57. Porti - M&A di integrazione orizzontale riguardanti servizi portuali per *cargo non container* sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
APM Terminals (NL)	2011	Poti Sea Port (Georgia)	La società terminalista APM Terminals, che fa parte del gruppo armatoriale A.P. Møller-Mærsk, ha acquisito dalla mediorientale Ras Al Khaimah Investment Authority (RAKIA) l'80% del capitale del porto georgiano di Poti (Poti Sea Port) dove è diventata partner di RAKIA, che mantiene il restante 20%.
C. Steinweg - Handelsveem (NL)	2011	J. Oosterom & Zoon (NL)	Il gruppo logistico olandese C. Steinweg - Handelsveem ha acquisito la società terminalista connazionale J. Oosterom & Zoon che opera un terminal nell'area portuale Waalhaven di Rotterdam dedicato principalmente al traffico di metalli non ferrosi e siderurgici.
Katoen Natie (BE)	2011	ABES (BE)	Il gruppo belga Katoen Natie ha acquisito la connazionale ABES, società che opera un terminal per merci varie, project cargo e siderurgici nel porto di Anversa. Con questa acquisizione Katoen Natie opera quattro terminal per merci sfuse nel porto di Anversa.
		Roll manutention Services (FR)	Il gruppo belga Katoen Natie ha acquisito in Francia il terminal della Roll Manutention Services dalla Holding Général de Services Maritimes.

DP World (Dubai)	2011	Integra Port Services (IPS) (Suriname)	Il gruppo terminalista DP World di Dubai ha acquisito il controllo di due società portuali del Suriname (anche detto Guyana Olandese). La prima operazione riguarda l'acquisizione di IPS, impresa che detiene la concessione per un terminal multipurpose nell'area portuale Nieuwe Haven di Paramaribo.
		Suriname Port Services (SPS) (Suriname)	(segue) La seconda operazione riguarda l'acquisizione di Suriname Port Services (SPS), azienda che possiede un terminal fluviale privato a monte della capitale Paramaribo.
Terminal du Grand Ouest (TGO) (FR)	2012	Gruppo Bolloré *(asset) (*FR)	La Commissione europea ha autorizzato l'acquisizione delle attività terminalistiche del gruppo francese Bolloré nel settore delle merci convenzionali e delle rinfuse secche operate presso il terminal di Montoir de Bretagne del porto di Nantes Saint Nazaire da parte della TGO. Quest'ultima, che gestisce il terminal TMDC di Montoir de Bretagne, è una joint venture 50:50 costituita nel 2008 dalla stessa Bolloré, attraverso la filiale SDV Logistique Internationale, e dalla Compagnie Générale de l'Atlantique (CGA) del gruppo armatoriale francese CMA CGM.
China Harbour Engineering Co (CHEC) (Cina)	2012	PSA Gwadar International Terminals (Pakistan)	Il gruppo terminalista PSA International di Singapore e le pakistane Aqeel Karim Dedhi (AKD) Group and National Logistics Cell (NLC) hanno ceduto alla compagnia statale cinese China Harbour Engineering Co (CHEC) l'intera gestione del porto di Gwadar, operato attraverso la joint venture PSA Gwadar International Terminals, di cui detengono rispettivamente il 60%, il 20% ed il 20% del capitale.
Porto di Anversa (BE)	2012	Essar Ports (India)	L'Autorità Portuale di Anversa, attraverso la propria società per gli investimenti Port of Antwerp International (PAI), ha acquisito una partecipazione del 4% circa in Essar Ports (gruppo Essar), una delle principali società portuali private dell'India. L'investimento dell'authority belga ammonta a circa 25 milioni di euro. Essar Ports sta sviluppando terminal nei porti indiani di Paradip, Hazira, Vadinar e Salaya.
Zuidnatie (BE)	2012	DP World Breakbulk (BE)	Il terminalista belga Zuidnatie ha acquisito per 61 milioni di dollari la quota di partecipazione (60%) del terminalista DP World dalla belga DP World Breakbulk, società che opera un terminal per merci sfuse nel porto di Anversa e nella sua collegata Aprojects. Gli altri azionisti del terminal sono la società armatoriale belga Conti-Lines e la società armatoriale tedesca Rickmers-Linie. L'acquirente opera un terminal container e merci breakbulk nel porto di Anversa. Il terminalista di Dubai conferma così la cessione di attività nel porto di Anversa.

Euroports (LU)	2012	SHRU Holding (DE)	Il gruppo terminalista e logistico Euroports ha rilevato da privati il restante 50% del capitale della tedesca SHRU Holding, diventandone unico azionista. L'acquisita controlla la SHRU, azienda che è il principale terminalista del porto di Rostock. Le due società saranno ribattezzate rispettivamente Euroports Germany ed Euroports Terminals Rostock. Euroports è partecipata dal consorzio di investitori istituzionali Antin Infrastructure Partners, Arcus Infrastructure Partners e Brookfield Asset Management.
China Merchant Holdings International (Cina)	2013	Terminal Link (FR)	CMHI ha acquisito il 49% del capitale di Terminal Link. La società terminalistica è stata ceduta dal gruppo armatoriale francese CMA CGM che ne detiene l'intero capitale per 400 milioni di euro. Terminal Link, che ha sede a Marsiglia, opera 15 terminal. Il gruppo CMHI è il principale terminal operator pubblico della Cina.
China Merchant Holdings International (Cina)	2013	Port de Djibouti (PDSA) (Gibuti)	CMHI ha acquisito dalla Djbouti Ports & Free Zones Authority (DPFZA) il 25% del capitale azionario della Port de Djibouti (PDSA), società che gestisce il porto africano di Gibuti, per 185 milioni di dollari.
Hafen und Güterverkehr Köln (HGK) (DE)	2012	Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) (DE)	Due porti fluviali tedeschi leader, HGK e NDH, hanno operato una fusione creando una nuova società, Rhein Cargo, che diviene così il secondo porto interno in Germania dopo Duisburg, con circa 500 dipendenti e una movimentazione di 42,5 milioni di tonnellate/anno, di cui circa 1,2 milioni di teu.

Fonte: Nomisma

Nel biennio 2011-2013, il settore portuale è stato interessato più che in passato da operazioni di integrazione di filiera, caratterizzate nella quasi totalità dei casi dalla presenza di acquirenti che fanno capo al comparto del trasporto marittimo.

Tra le più interessanti operazioni del periodo di riferimento in tema di internazionalizzazione si segnalano:

- il passaggio di proprietà del 50% di Malta Freeport Terminals (MFTL) dal gruppo armatoriale francese CMA CGM al gruppo *Yildirim*, che - si ricorda - nel 2010 aveva acquisito il 20% del capitale del colosso francese; il gruppo turco ha inoltre acquisito il 54% del capitale azionario di Gemlik Liman (Gemport), società che opera l'omonimo terminal per container e rotabili presso Istanbul;
- l'acquisizione di una quota nella gestione del Molo J del porto di Long Beach, da parte della stessa *CMA CGM*: la società di gestione del terminal è una joint-venture tra l'armatore statunitense SSA Marine e il terminalista cinese COSCO;
- l'acquisizione del 70% dell'impresa terminalista australiana Marstel Terminals, che opera 9 terminal portuali per rinfuse liquide in Australia e in Nuova Zelanda da parte del gruppo britannico *Stolt-Nielsen*, che opererà un *rebranding* della società, che sarà ribattezzata Stolthaven Australasia;
- l'acquisizione della sudcoreana Total Terminals International (TTI), società del gruppo armatoriale Hanjin Shipping, da parte del colosso armatoriale svizzero *MSC*.

Tab. 58. Porti - M&A di integrazione di filiera sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
Marmedsa Noatum Maritime (gruppo Noatum) (ES)	2011	Agemasa (ES)	L'agenzia marittima e logistica Marmedsa (Marítima del Mediterráneo), filiale della spagnola Noatum (già Dragados SPL) che fa parte del gruppo ACS, ha acquisito l'intero capitale della Agemasa, che gestisce un terminal multipurpose nel porto di Bilbao di cui Marmedsa detiene già il 50%. Marmedsa comprerà il restante 50% del capitale dalla Orey Shipping, società che fa parte del gruppo finanziario, logistico e industriale portoghese Sociedade Comercial Orey Antunes (SCOA). La transazione ha un valore di 4,15 milioni di euro.
		Servicios Logísticos Portuarios (SLP) (ES)	Le società spagnole Marmedsa Noatum Maritime (Gruppo Noatum) e SLP hanno effettuato uno scambio azionario in base al quale SLP acquisirà il 50% del capitale sociale di Agemasa, società che opera il terminal multipurpose del porto di Bilbao di cui Marmedsa ha ottenuto nel 2011 l'intero controllo, e in cambio Marmedsa acquisirà il 24% di SLP, che a sua volta gestisce tra l'altro il terminal per rinfuse secche del porto di Bilbao.
Rhenus Logistics (DE)	2011	DFDS Seaways Maasvlakte (NL)	Il gruppo armatoriale danese DFDS ha venduto alla tedesca Rhenus Logistics la filiale DFDS Seaways Maasvlakte, società che opera un terminal nell'area portuale Maasvlakte di Rotterdam di cui ha la proprietà. La transazione ha un valore di 24,5 milioni di euro.
	2012	Wincanton International (UK)	La Commissione europea ha autorizzato l'acquisizione delle attività logistiche della britannica Wincanton International da parte della tedesca Rhenus, filiale del gruppo tedesco Rethmann. Wincanton International è la società madre delle filiali nazionali tedesca, francese, olandese e spagnola del gruppo Wincanton. Con l'acquisizione, l'impresa logistica Rhenus diventerà il principale operatore di container terminal nella regione del fiume Reno.
Yildirim Group (Turchia)	2011	Malta Freeport Terminals (MFTL) (MT)	L'agenzia governativa Malta Freeport Corporation (MFC) ha approvato il trasferimento dal gruppo armatoriale francese CMA CGM al gruppo turco Yildirim del 50% del capitale di MFTL, società terminalistica del gruppo francese alla quale il governo maltese aveva assegnato la concessione della durata di 65 anni per gestire i container terminal del porto di Malta Freeport. Si ricorda che nel 2010 Yildirim ha acquisito il 20% di CMA CGM.
Odfjell (Norvegia)	2011	Noord Natie Terminals (NNT) (BE)	Il gruppo armatoriale norvegese Odfjell ha acquisito una partecipazione di minoranza nella società terminalista NNT che opera un terminal per rinfuse liquide nel porto di Anversa. L'investimento sarà realizzato dalla Odfjell Terminals Europe, joint venture tra il gruppo Odfjiell e la società di private equity Lindsay Goldberg. La quota di Odfjell in NNT sarà superiore al 25% del capitale.

Stolt-Nielsen (UK)	2011	Marstel Terminals (Australia)	Il gruppo armatoriale e logistico Stolt-Nielsen (SNL) ha acquisito il 70% del capitale sociale dell'impresa terminalista australiana Marstel Terminals, che opera 9 terminal portuali per rinfuse liquide in Australia e in Nuova Zelanda. I soci fondatori di Marstel Terminals deterranno il restante 30% del capitale della società, che sarà ribattezzata Stolthaven Australasia.
		Den Hartogh Logistics (NL)	Il gruppo armatoriale Stolt-Nielsen con sede alle Bermuda ha siglato un accordo preliminare per acquisire il terminal per rinfuse liquide del porto olandese di Moerdijk dall'olandese Den Hartogh Logistics. Il terminal entrerà a far parte della rete di Stolthaven Terminals, la divisione terminalista del gruppo Stolt-Nielsen.
CMA CGM (FR)	2012	Med Europe Terminal (FR)	DP World di Dubai ha ceduto la propria partecipazione del 25% nella Med Europe Terminal, società che gestisce il container terminal dell'area di Mourepiane del porto di Marsiglia, al gruppo armatoriale francese CMA CGM che quindi ora detiene l'intero capitale della Med Europe Terminal attraverso la filiale Terminal Link e la sua società integralmente controllata Intramar.
		Pacific Container Terminal (USA)	La compagnia marittima francese CMA CGM ha acquisito una quota nella gestione del Molo J del porto di Long Beach, dove opera il Pacific Container Terminal e dove già attraccano le sue portacontainer. La società di gestione del terminal è una joint venture tra l'armatore statunitense SSA Marine e il terminalista cinese COSCO.
DFDS; C.RO Ports (CLdN Terminaux) (DK)	2012	Terminal ro-ro Alvsborg (Porto di Goteborg) (SE)	La compagnia armatoriale danese DFDS e la società terminalistica C.RO Ports (CLdN Terminaux), che fa capo alla compagnia marittima lussemburghese CLdN Lignes Régulières, hanno acquisito il terminal ro-ro Alvsborg del porto di Goteborg. L'operazione rientra nell'ambito del processo di privatizzazione del porto svedese.
Ultramar (Cile)	2012	Terminal Puerto Rosario (TPR) (Argentina)	Il gruppo armatoriale e logistico cileno Ultramar ha acquisito il 30% del capitale di TPR, società terminalista del porto fluviale argentino di Rosario, a 300 chilometri da Buenos Aires. La quota è stata ceduta dalla spagnola InterRosario Port Services. Il rimanente 70% del capitale di TPR è detenuto dal gruppo Aotsa.
Yildirim Group (Turchia)	2012	Gemport Port and Warehousing Administration (Turchia)	Il gruppo armatoriale turco Yildirim Group ha acquisito dal gruppo bancario connazionale Isbank l'86,6% del capitale azionario di Gemport Port and Warehousing Administration, società che gestisce il porto di Gemport, primo scalo privato della Turchia che opera un terminal per container e rotabili presso Istanbul. Il terminal ha una capacità di traffico annua pari a 450mila container teu e 300mila autoveicoli.
Metrans (CZ)	2012	Terminal Porto di Krems (AT)	La società ferroviaria ceca Metrans, filiale del gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), ha acquisito la società che gestisce il terminal trimodale del porto fluviale austriaco di Krems, sul Danubio. L'azienda è stata ceduta dall'austriaca Mierka Donauhafen Krems & Co.
Mediterranean Shipping Company (MSC) (Svizzera)	2013	Total Terminals International (TTI) (Corea del Sud)	Il gruppo armatoriale MSC ha acquisito una quota in TTI, società del gruppo armatoriale sudcoreano Hanjin Shipping, che gestisce un container terminal dedicato al Pier T del porto di Long Beach. MSC è già presente con un investimento nel porto, con una quota in SSAT Long Beach, del gruppo SSA Marine che gestisce il terminal al Pier A dello scalo.

* Nota: Alla fine del presente paragrafo 3.3. sono riportate le operazioni di integrazione di filiera condotte da operatori portuali, internazionali e italiani, su altri comparti del trasporto.

Fonte: Nomisma

Si vuole qui segnalare, ancora una volta, il costante interesse per il comparto portuale dei soggetti investitori esterni al settore del trasporto. Tali acquirenti, che investono in un settore a forte intensità di capitale, sono rappresentati da banche, fondi di investimento (di *private equity* o dedicati alle infrastrutture), grandi gruppi industriali e, soprattutto nei Paesi emergenti, società interamente o prevalentemente controllate dai governi.

Nel periodo in esame, hanno avuto luogo molte operazioni sul mercato russo, che testimoniano la sempre maggiore rilevanza strategica dell'industria terminalistica russa come piattaforma di cerniera tra i sistemi economici nordeuropei, indo-caucasici e la costa pacifica. In particolare:

- l'operazione di gran lunga più rilevante è quella che ha visto coinvolto il gruppo industriale russo Summa nell'acquisizione del controllo (56%) dell'operatore marittimo e portuale connazionale FESCO, tramite una transazione di 1,4 miliardi di dollari. Tra gli asset di FESCO vi sono il porto di Vladivostok, una flotta di navi, la compagnia ferroviaria Russian Troika e il 21% del gruppo ferroviario a controllo statale Transcontainer;
- sul versante orientale, il gruppo minerario e siderurgico russo Mechel, attraverso la filiale Mechel-Trans, si è aggiudicato, con due acquisizioni successive, il 76,6% del capitale della *Vanino Commercial Sea Port (VCSP)*, società che gestisce il porto di Vanino, situato sulla costa russa del Pacifico, per 614 milioni di dollari. Il gruppo possiede già due porti in Russia: Port Posiet, sul Pacifico, e il porto fluviale di Port Kambarka. La quota di minoranza del 21,6% è stata ceduta da filiali del gruppo minerario, metallurgico ed energetico russo En+, mentre l'acquisizione della quota di controllo del 55% è frutto dell'aggiudicazione della gara per la privatizzazione di Vanino indetta dalla Federazione Russa;
- il gruppo svizzero Glencore, attraverso la controllata Renaisco, ha costituito una joint venture 50:50 con la holding ucraina Kernel Holding, acquisendo per 265 milioni di dollari l'intera proprietà di un terminal portuale per granaglie nel porto russo di Taman, sul Mar Nero, ceduto dal gruppo russo EFKO.

Tab. 59. Porti - M&A di "altri investitori" sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
KFM (Australia)	2011	P&O Trans Australia (POTA) (Australia)	Il gruppo terminalista DP World di Dubai ha siglato un accordo per vendere la propria partecipazione nella società logistica australiana POTA alla Qube Logistics, fondo gestito dall'australiana Kaplan Funds Management (KFM). La transazione ha un valore di 111 milioni di dollari USA.
Arcus European Infrastructure Fund 1 (UK)	2011	Forth Ports (UK)	L'assemblea degli azionisti di Forth Ports ha approvato, con la quasi totalità dei voti a favore, l'offerta di takeover avanzata da Arcus European Infrastructure Fund 1 sul gruppo portuale britannico.

Vitol (BE)	2012	Terminal de Carvao de Matola (TCM) (Mozambico)	Il gruppo Vitol, attraverso le filiali Vitol Anker International e Vitol Mauritius, ha acquisito dal gruppo sudafricano Grindrod il 35% del capitale azionario della TCM, società che detiene la concessione per operare fino al 2033 (con opzione per ulteriori 10 anni) il terminal per il traffico di carbone del porto di Maputo in Mozambico. La transazione ha un valore di 67,7 milioni di dollari.
Ultrapar Participacoes (Brasile)	2012	Terminal Maritimo do Maranhao (Temmar) (Brasile)	Il gruppo imprenditoriale brasiliano Ultrapar Participacoes, attraverso la Ultracargo, ha acquisito la Terminal Maritimo do Maranhao (Temmar), società che possiede un terminal per rinfuse liquide nel porto di Itaqui e che è di proprietà della Temmar Netherlands, controllata integralmente dalla Noble Group di Hong Kong. La transazione ha un valore di 80 milioni di dollari.
Reatile Chemicals (Sudafrica)	2012	Vopak Terminal Durban (NL)	La società sudafricana Reatile Chemicals (gruppo Reatile) ha acquisito dal gruppo olandese Vopak il 30% del Vopak Terminal Durban, terminal per rinfuse liquide nel porto di Durban. A Vopak rimane la proprietà del 70% del capitale del terminal.
Summa (Russia)	2012	FESCO (Russia)	Il gruppo industriale russo Summa ha acquisito il controllo dell'operatore marittimo e portuale connazionale FESCO, grazie ad una transazione di 1,4 miliardi di dollari con cui ha acquisito il 56% delle quote della compagnia. Tra gli asset di FESCO vi sono il porto di Vladivostok, una flotta di navi, la compagnia ferroviaria Russian Troika e il 21% del gruppo ferroviario a controllo statale Transcontainer.
Glencore; Kernel Holding (Svizzera)	2012	Terminal Porto di Taman (Russia)	Il gruppo svizzero Glencore, attraverso la società integralmente controllata Renaisco, ha costituito una joint venture 50:50 con la società ucraina Kernel Holding, che ha acquisito per 265 milioni di dollari l'intera proprietà di un terminal portuale per granaglie nel porto russo di Taman, sul Mar Nero. Il terminal è stato ceduto dal gruppo russo EFKO.
Mechel (Russia)	2012	Vanino Commercial Sea Port (VCSP) (Russia)	Il gruppo minerario e siderurgico russo Mechel, attraverso la filiale Mechel-Trans, si è aggiudicato il 55% del capitale azionario della VCSP, società che gestisce il porto di Vanino, situato sulla costa russa del Pacifico, per 502 milioni di dollari. Il gruppo possiede già due porti in Russia: Port Posiet, sul Pacifico, e il porto fluviale di Port Kambarka.
	2013	Vanino Commercial Sea Port (VCSP) (Russia)	Il gruppo minerario e siderurgico russo Mechel, attraverso la filiale Mechel-Trans, ha acquisito il 21,64% del capitale azionario della Vanino Sea Trade Port, società che gestisce il porto di Vanino, nell'Estremo Oriente russo. La quota è stata ceduta per 112 milioni di euro da filiali del gruppo minerario, metallurgico ed energetico russo En+. Nel dicembre 2012, il gruppo Mechel aveva acquisito il 55% del capitale azionario di Vanino Sea Trade Port per 502 milioni di dollari a conclusione della gara per la privatizzazione della società portuale con la vendita della quota di controllo da parte del governo della Federazione Russa. Nei giorni successivi Mechel aveva venduto parte di queste azioni a investitori russi ed esteri mantenendo circa l'1,5% del capitale della società.

Goodman Hong Kong Logistics Fund (Australia)	2013	CSX World Terminals Hong Kong (CT3); ATL Logistics Centre Hong Kong (ATL) (Cina)	Il fondo Goodman Hong Kong Logistics Fund (GHKLF) del gruppo australiano Goodman ha acquisito dal terminalista arabo DP World la partecipazione del 75% in CT3 e in ATL, il centro logistico limitrofo al CT3, per complessivi 463 milioni di dollari.

Fonte: Nomisma

Prosegue nel periodo di riferimento un'intensa attività di alleanze messe a segno dagli operatori portuali che prende soprattutto corpo attraverso costituzione di *joint venture* e concessioni per la costruzione e gestione di terminal.

Gli operatori protagonisti nel periodo di riferimento sono tre colossi del settore: il terminalista filippino ICTSI, la danese APM Terminal e PSA Corporation di Singapore, che gestiscono alcuni tra i primi porti della classifica mondiale. Tra le aree geo-economiche *target* vi sono soprattutto l'Asia (India e Turchia), l'America Latina (Costa Rica, Cuba, Honduras e Perù) e il *Far East* (Cina, Filippine, Sri Lanka). In particolare, si segnalano le seguenti dinamiche:

- in *Asia*, *ICTSI* stringe intese quasi tutte interne alla propria area finalizzate alla gestione di terminal container in porti indiani e filippini; fa eccezione una rilevante intesa con il governo nigeriano per la gestione di un nuovo scalo in acque profonde nei pressi di Lagos, che verrà completato nel 2016. ICTSI ha inoltre annunciato nuovi investimenti per 30 milioni di euro nel Brajdica Container Terminal, terminal del porto croato di Rijeka che il gruppo opera attraverso la controllata Adriatic Gate Container Terminal (AGCT);
- PSA Corporation di Singapore ha concluso accordi strategici in India, Arabia Saudita (in joint venture con il fondo sovrano locale Public Investment Fund) e a Cuba. Qui PSA si è aggiudicata la concessione per il nuovo scalo di Mariel Bay, collaborando alla progettazione della struttura, operativa dal 2014. Lo scalo si trova in una posizione strategica lungo le rotte tra Panama e la costa orientale dell'America. E proprio nel 2014 dovrebbero terminere i lavori per l'ampliamento del Canale di Panama, che consentirà il passaggio di portacontainer di maggiore dimensione; in tale ottica, Cuba avrebbe le *chance* di diventare un hub importante per il transhipment di contenitori;
- non accenna a diminuire l'attivismo del terminalista danese APM Terminal (gruppo A.P. Møller-Maersk), che stringe accordi in Scandinavia, Turchia, Cina e America Latina: in questa ultima regione, l'operatore programma di investire 900 milioni di dollari nel terminal multipurpose del porto peruviano di Callao e 1 miliardo di dollari nel più grande terminal del Costa Rica, il Moin Container Terminal, dove ha acquisito un contratto di 33 anni per la sua realizzazione e gestione;
- il gruppo armatoriale svizzero Mediterranean Shipping Company (MSC) si è aggiudicato la gara per la costruzione e gestione del nuovo porto di transhipment

Asyaport, situato nella parte europea della Turchia, in via di realizzazione con un investimento di 450 milioni di dollari che a regime avrà una capacità di 2,5 milioni di teu e che sarà in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione;

- la società siderurgica turca Kurum ha ottenuto una concessione di 35 anni per la gestione del terminal container di Durres (Durazzo), in Albania, porto principale del Paese, geograficamente situato di fronte a Brindisi. Il piano industriale prevede investimenti per più di 30 milioni di euro e l'incremento della capacità annua del terminal da 80 a 300 mila teu.

Tab. 60. Porti - Accordi riguardanti concessioni per la costruzione e/o gestione di terminal container sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	APM Terminals Callao (DK); Governo Perù (Perù)	Il consorzio APM Terminals Callao, costituito dalla società terminalista olandese APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, dall'olandese Callao Port Holding e dalla peruviana Central Portuaria, si è aggiudicato la concessione per 30 anni del terminal multipurpose al Muelle Norte del porto di Callao. Il consorzio investirà 898 milioni di dollari nel terminal multipurpose.
	APM Terminals (DK); Governo Costa Rica (Costa Rica)	La danese APM, società terminalista del Gruppo Maersk, ha acquisito il contratto per la costruzione e la gestione per 33 anni del più grande terminal della Costa Rica, che richiede un investimento di un miliardo di dollari. La prima fase di realizzazione del nuovo Moin Container Terminal comprende una banchina di 600 metri con fondali da 16 metri, attrezzata con sei gru post-panamax e piazzali per 40 ettari.
2011	APM Terminals (DK); Skandia Container Terminal (SE)	La società APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk ha ottenuto la concessione dello Skandia Container Terminal del porto di Goteborg dedicato ai traffici di rotabili, auto e container. Il contratto di concessione ha durata di 25 anni. APM Terminals investirà nell'impianto portuale svedese oltre 115 milioni di dollari nell'arco dei primi 5 anni di esercizio del terminal.
2012	APM Terminals (DK); Petkim Petrokimya Holding (Turchia)	La società APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk ha siglato un accordo con la società petrolchimica turca Petkim Petrokimya Holding, società controllata con il 51% del capitale dalla The State Oil Company of Azerbaijan Republic (SOCAR), e con la sua filiale Petlim Limancilik per lo sviluppo e la gestione del traffico container e merci varie nel porto di Petkima nei pressi di Izmir. L'accordo assegna ad APM Terminals la gestione del porto per 28 anni con opzione fino al 2046 e prevede un investimento di 350-400 milioni di dollari per realizzare un terminal con capacità di traffico di 1,5 milioni di teu/anno, pari ad oltre il 50% in più rispetto all'attuale capacità del porto di Izmir, con possibilità di incrementare la capacità a 3 milioni di teu.
2012	APM Terminals (gruppo A.P. Møller-Mærsk) (DK); Ningbo Port Group Co. (Cina)	La società APM Terminals (gruppo A.P. Møller-Mærsk) ha siglato un accordo con Ningbo Port Group, la società che opera gran parte delle infrastrutture portuali del porto cinese di Ningbo, con l'obiettivo di costituire una joint venture, partecipata rispettivamente con il 25% e 75%, per investire nelle banchine 3, 4 e 5 del Meishan Container Terminal di Ningbo e gestirle a costruzione ultimata (fine 2014). Il terminal avrà una capacità di traffico annua pari a 2,8 milioni di teu.
2011	A.P. Møller-Mærsk (DK); China Merchants Group (Cina)	Il gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk ha siglato un accordo con il gruppo cinese China Merchants Group, che opera nei settori delle infrastrutture portuali e stradali (anche attraverso la filiale CMHI), della finanza e degli immobili, e con la società portuale pubblica cinese Guangzhou Port Group per investire nello sviluppo della terza fase del container terminal del porto di Nansha (Guangzhou).

2011	ICTSI (Filippine); L&T Shipbuilding (LTSB) (India)	Il gruppo terminalista filippino ICTSI ha siglato un accordo con LTSB, una joint venture tra le indiane Larsen & Toubro (L&T) e Tamilnadu Industrial Development Corporation (TIDCO), per gestire il container terminal del porto di Kattupalli, nello Stato indiano di Tamil Nadu, nei pressi di Chennai.
	ICTSI (Filippine); Porto di Kattupalli (India)	ICTSI e L&T Shipbuilding Ltd (LTSB) hanno siglato un accordo per la gestione del nuovo porto container in costruzione a Kattupalli nel Tamil Nadu nel Sud Est dell'India.
	ICTSI (Filippine); Porto di Subic (Filippine)	ICTSI ha sottoscritto un contratto di concessione della durata di 25 anni con la Subic Bay Metropolitan Authority (SBMA) per potenziare e operare il New Container Terminal 2 del porto filippino di Subic. Il terminal è adiacente al Terminal 1, operato dallo stesso gruppo terminalista.
2012	ICTSI (Filippine); Governo Nigeria (Nigeria)	ICTSI ha siglato un memorandum of understanding con la nigeriana Lekki Port LFTZ Enterprise (LPLE) per gestire il container terminal del porto di Tolaram Port@Lekki, nuovo scalo in acque profonde in via di costruzione nella Lagos Free Trade Zone, nei pressi di Lagos, e che verrà completato nel 2016. L'intesa assegna a ICTSI la qualifica di operatore preferenziale a cui assegnare in sub-concessione il compito di attrezzare e gestire il container terminal del nuovo porto nigeriano su base esclusiva per un periodo di 20 anni.
2013	ICTSI (Filippine); Terminal container Puerto Cortés (Honduras)	ICTSI si è aggiudicato il contratto di concessione della durata di 30 anni per la progettazione, finanziamento, costruzione, gestione e manutenzione di un terminal per container e merci convenzionali nel porto di Puerto Cortés, in Honduras.
2011	PSA (Singapore); Public Investment Fund (Arabia Saudita)	PSA, società terminalista di Singapore, si è aggiudicata un contratto per la costruzione e gestione di un terminal container nel porto di Dammam, in Arabia Saudita. L'intervento viene sviluppato attraverso la joint-venture Saudi Global Ports, stabilita con il fondo sovrano Public Investment Fund.
	PSA (Singapore); Terminal de Contenedores de Marial (Cuba)	PSA si è aggiudicata la concessione per il nuovo scalo cubano di Mariel Bay, attraverso un contratto stipulato con Terminal de Contenedores de Marial. PSA International ha collaborato alla progettazione della struttura, che dovrebbe diventare operativa nel 2014. Lo scalo si trova a 45 chilometri ad Ovest della capitale Avana, in una posizione strategica lungo le rotte tra il canale di Panama e la costa orientale dell'America. Nel 2014 dovrebbero terminare i lavori per l'ampliamento del canale, che consentirà il passaggio di portacontainer di maggiore dimensione. In tale ottica, Cuba potrebbe diventare un hub importante per il transhipment di contenitori.
	PSA (Singapore); ABG Group (Singapore); Porto di Jawaharlal Nehru (India)	Il consorzio partecipato con il 74% dal gruppo terminalista PSA Corporation di Singapore e con il restante 26% dal gruppo indiano ABG ha vinto la gara per la realizzazione e la gestione del quarto container terminal del porto indiano di Jawaharlal Nehru. L'investimento ammonta a 1,37 miliardi di dollari. Il nuovo terminal, che avrà una linea di banchina di 2 km, avrà una capacità di traffico annua pari a 4,8 milioni di container teu. Nel porto operano già l'olandese APM Terminals e DP World di Dubai.
2011	Mundra Port and Special Economic Zone (MPSEZ) (India); X50 Abbot Point Coal Terminal (APCT) (Australia)	MPSEZ, società che fa parte del gruppo indiano Adani, si è aggiudicata la gara per la concessione della durata di 99 anni del terminal portuale australiano per il traffico di carbone APCT che faceva parte del programma di privatizzazioni dello Stato del Queensland. Il terminal di Abbot sarà in grado di movimentare esportazioni pari a 50 milioni di tonnellate di carbone l'anno.

2011	Colombo International Container Terminals (Cina); Governo Sri Lanka (Sri Lanka)	I partner del consorzio Colombo International Container Terminals, partecipato con il 55% dalla CMHI (gruppo China Merchants Group), con il 30% dal gruppo singalese Aitken Spence e con il 15% dalla Sri Lanka Ports Authority (SLPA), hanno siglato un accordo con il Board of Investment of Sri Lanka (BOI) per realizzare e gestire il Colombo South Container Terminal del porto di Colombo. L'accordo è del tipo Build, Operate and Transfer (BOT) ed ha una durata di 35 anni. Il progetto prevede un investimento di oltre 500 milioni di dollari.
2011	Hutchison Port Holdings (HPH) (Cina); Governo EAU (EAU)	Il gruppo terminalista HPH di Hong Kong gestirà il porto di Ajman, negli Emirati Arabi Uniti, per un periodo di 10 anni. L'intesa prevede che HPH investa oltre 54 milioni di dollari nel potenziamento del porto tramite interventi quali il dragaggio dei fondali, l'acquisizione di gru e di altri mezzi di movimentazione e l'introduzione di tecnologie all'avanguardia e di sistemi elettronici. Il porto di Ajman è situato a circa 25 km da Dubai.
2012	DP World (Dubai); Porto di Nanaimo (Canada)	DP World Vancouver, filiale del gruppo terminalista DP World di Dubai, ha siglato un accordo triennale con la Nanaimo Port Authority in base al quale la società del gruppo mediorientale opererà le strutture portuali del porto canadese di Nanaimo.
	DP World (Dubai); Porto di Nhava Sheva (India)	Il gruppo DP World di Dubai si è aggiudicato la concessione della durata di 17 anni per la costruzione e gestione di un terminal container nel porto indiano di Nhava Sheva, a Mumbai, che sarà operativa nel 2015. DP World, attraverso la filiale DP World Nhava Sheva, opera già un container terminal nel porto.
2012	Orient Overseas Container Line (OOCL) (Cina); Porto di Long Beach (USA)	La compagnia di navigazione OOCL e Port of Long Beach hanno sottoscritto il contratto di concessione che assegna alla compagnia di Hong Kong la gestione per 40 anni del nuovo container terminal del porto di Long Beach che fa parte del progetto governativo Middle Harbor Redevelopment Project (MHRP).
2012	ABG Container Handling Private (India); Porto di Cidambaranar (India)	ABG Container Handling Private, controllata della società indiana ABG Infralogistics attraverso la ABG Ports, ha sottoscritto un accordo con l'autorità portuale di Chidambaranar per gestire un nuovo container terminal nel porto indiano prospiciente lo Sri Lanka.
2012	Mediterranean Shipping Company (MSC) (Svizzera); Porto di Asyaport (Turchia)	Il gruppo armatoriale svizzero MSC è assegnatario della costruzione e gestione del nuovo porto container Asyaport, situato nella parte europea della Turchia, che è in via di realizzazione con un investimento di 450 milioni di dollari e che a regime avrà una capacità di 2,5 milioni di teu.
2013	China Overseas Ports Holdings (Cina); Governo Pakistan (Pakistan)	La cinese China Overseas Ports Holdings ha ottenuto la gestione del porto pakistano di Gwadar, che in precedenza era stata conferita al gruppo PSA di Singapore.
2013	Katoen Natie (BE); Porto di Montevideo (Uruguay)	Il gruppo belga Katoen Natie ha manifestato all'autorità portuale di Montevideo, in Uruguay, l'intenzione di investire 75 milioni di dollari per la realizzazione di un secondo container terminal. Katoen Natie e Administracion National de Puertos (ANP) sono già partner nella società terminalista Katoen Natie Terminal TCP (80% e 20% del capitale), che dal 2002 opera il container terminal di Montevideo. In cambio dell'investimento, Katoen Natie ha richiesto un'estensione del contratto di concessione che oggi ha una durata di 30 anni.
2013	Kurum (Turchia); Porto di Durazzo (Albania)	La società siderurgica turca Kurum ha ottenuto una concessione di 35 anni per la gestione del terminal container di Durres (Durazzo), in Albania. Il piano industriale prevede investimenti per più di 30 milioni di euro e l'incremento della capacità annua del terminal da 80 a 300 mila teu. Il terminal container di Durazzo è il principale del Paese ed è geograficamente situato di fronte a Brindisi.

Fonte: Nomisma

Tab. 61. Porti - Accordi di *partnership* e *joint venture* sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	APL-SITC Terminal Holdings (Cina); Qingdao Qianwan United Container Terminal (QQCTU) (Cina)	Il gruppo armatoriale e logistico Neptune Orient Lines (NOL) di Singapore e il gruppo logistico cinese SITC International Holdings, attraverso la joint venture APL-SITC Terminal Holdings, hanno sottoscritto un accordo con la QQCTU per costituire la joint venture Qingdao Qianwan United Container Terminal APL-SITC (QQCTUA), nuova società che opera e gestisce due banchine dedicate al traffico container a Qianwan, la nuova area portuale di Qingdao, con un investimento previsto di 323 milioni di dollari, di cui 25,8 milioni di dollari a carico di NOL.
2011	Gulftainer (EAU); Ust-Luga (Russia)	Il gruppo terminalista mediorientale Gulftainer (EAU) ha siglato un accordo con la russa Ust-Luga, società incaricata della costruzione del porto di Ust-Luga nel Golfo di Finlandia, con lo scopo di collaborare all'ulteriore sviluppo del porto russo. L'accordo prevede che Gulftainer collabori allo sviluppo del terminal multipurpose Yug-2, dedicato principalmente al traffico di rotabili, di container e di merci convenzionali, e allo sviluppo dell'adiacente Warehousing Logistic Center (WLC). L'investimento previsto è di 192 milioni di euro.
2012	PSA International (Singapore); Tianjin Port Group (TPG) (Cina)	Il gruppo terminalista PSA International di Singapore ha siglato un accordo di cooperazione strategica con la Tianjin Port Group, società pubblica cinese che ha il compito di sviluppare il porto di Tianjin. Attualmente PSA ha in atto investimenti in due terminal del porto cinese.

Fonte: Nomisma

In tema di accordi finalizzati all'apertura di nuovi mercati, si segnala l'intesa siglata tra le Autorità Portuali del Nord della Francia e il protocollo d'intesa tra il porto di Rotterdam e la confederazione elvetica dei porti renani finalizzata allo sviluppo del traffico delle merci tra il porto olandese, la Svizzera e l'Italia attraverso i valichi transalpini.

Tab. 62. Porti - Accordi riguardanti Governi o Autorità Portuali sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	Porti di Parigi, Rouen e Le Havre (FR)	Le Autorità Portuali di Parigi, Rouen e Le Havre hanno costituito Haropa un Groupement d'Intérêt Économique (GIE), che sancisce la nascita di un grande sistema portuale europeo che mira a creare nella regione un approdo marittimo di livello internazionale e che si classifica al quarto posto nella graduatoria dei principali porti nordeuropei.
2012	Porto di Rotterdam e Port of Switzerland (SRH)	Il porto di Rotterdam ha siglato un protocollo d'intesa con Schweizerische Rheinhäfen - SRH (Port of Switzerland), la confederazione elvetica dei porti renani, con l'obiettivo di sviluppare il traffico delle merci tra il porto olandese e la regione di Basilea utilizzandola come *gateway* verso la Svizzera e i valichi ferroviari e stradali transalpini verso l'Italia.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, si è intensificata l'attività di investimento nei porti mondiali a carattere strategico.

In *Medioriente*:

- ad *Abu Dhabi*, è stato inaugurato il nuovo *Khalifa Port*, realizzato sull'isola artificiale di Taweelah, grazie ad un investimento di 7,1 miliardi di dollari. Il nuovo porto ha una capacità annuale attuale di 2,5 milioni di teu, che potrebbe aumentare a 5 milioni nei prossimi anni e arrivare a 15 milioni nel 2030. Il porto assorbirà gradualmente il traffico dell'esistente Port Zayed (capacità 1 milione teu), che continuerà a gestire parte del cargo. Il progetto vede come principale concorrente il Porto di Jebel Ali (9° porto container nella classifica mondiale con 13,3 milioni di teu nel 2012) che dista solo 40 km, soprattutto dopo che DP World ha annunciato un investimento da 850 milioni di dollari per aumentare la capacita a 19 milioni di teu entro tre anni;
- in *Iraq* la compagnia armatoriale francese CMA CGM ha inaugurato nel 2013 il *dry port* di Baghdad nell'area di Abu Ghreib; la struttura, unica nel Paese, sarà completamente gestita dalla società francese;
- i governi di *Egitto* e *Turchia* hanno siglato un protocollo d'intesa per sviluppare il trasporto marittimo tra le due nazioni: obiettivo dell'Egitto, in particolare, è sfruttare la propria vantaggiosa posizione geografica e le potenzialità per ritagliare ai porti nazionali il ruolo di hub logistici globali delle esportazioni turche verso i mercati esteri e delle esportazioni egiziane verso Turchia, Russia e altri mercati dell'Europa orientale e dell'Asia centrale e del Nord Iran;
- le società giordane Aqaba Container Terminal (ACT) e Aqaba Development Corporation (ADC) stanno attivamente cercando di costruire legami con il mondo imprenditoriale iracheno al fine di promuovere il porto di *Aqaba*, secondo più grande scalo commerciale del Mar Rosso, come *gateway* preferenziale per le merci destinate ai Paesi limitrofi della Giordania verso Est;
- in tema di *privatizzazioni*, infine, si segnala che l'israeliana Government Companies Authority (GAC) ha gestito la procedura finalizzata alla cessione dell'intero capitale azionario della Eilat Port Company, la società che gestisce il porto di *Eilat*, limitrofo a quello di Aqaba sul Mar Rosso, attualmente detenuto dallo Stato israeliano.

Nel *Sud-Est asiatico*:

- il governo di Singapore progetta un nuovo porto container, nella zona di Tuas, su cui verrà concentrato tutto il traffico di contenitori della città-Stato asiatica e che a regime potrà movimentare fino a 65 milioni di teu l'anno;
- il porto cinese di Tianjin ha previsto un ambizioso programma di crescita nella parte settentrionale con la costruzione di tre nuovi terminal container, che potranno movimentare complessivamente 16 milioni di teu l'anno;
- nel 2013 ha avuto avvio una nuova fase del complesso portuale Cai Mep Thi Vai Port International, il maggiore e più profondo porto del Vietnam, del cui progetto si era data

notizia nel 2008. La nuova fase prevede lo sviluppo di un rilevante complesso portuale che prevede sei nuovi terminal in acque profonde entro il 2020, per una capacità complessiva del porto di oltre 6 milioni di teu. La costruzione richiede un investimento di 457 milioni di euro, che viene finanziato congiuntamente dal Governo vietnamita e da alcune società finanziarie giapponesi.

In *Europa*, invece, i maggiori investimenti hanno riguardato Barcellona, Rotterdam e Koper:

- *Barcellona* ha rilanciato la propria attività nel traffico container con l'obiettivo di raggiungere i 5,5 milioni di teu, grazie all'apertura del Barcelona Europe South Terminal (BEST). La prima fase, inaugurata a fine 2012, non raggiunge ancora i previsti 2,65 milioni di teu che saranno raggiunti al termine del progetto, ma con le sue otto gru per navi post-panamax rappresenta un importante passo in avanti. A regime, il terminal - gestito da Hutchison Port Holdings - si estenderà su una superficie di 100 ettari e avrà 1500 metri di banchina con profondità di 16,5 metri, su cui lavoreranno 24 gru a portale post-panamax;
- sempre al porto di *Barcellona*, l'Unione europea ha previsto un sostegno finanziario di 1 milione di euro, per il progetto di adeguamento della rete ferroviaria del porto, al sistema di scartamento codificato nella norma UIC;
- l'Unione europea inoltre sosterrà con 750 mila euro, attraverso il programma TEN-T, il progetto *Sea2Sea* volto ad esplorare la fattibilità di collegamento su rotaia di una serie di porti marittimi e fluviali tra il Nord-Est della Grecia e la Bulgaria per la creazione di un corridoio multimodale di merci al servizio del Mar Egeo, del Mar Nero e del fiume Danubio;
- in *Slovenia*, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha concesso un prestito di 35 milioni di euro a Luka Koper, la società che gestisce il porto di Capodistria, che sarà utilizzato per finanziare il potenziamento delle infrastrutture portuali;
- nei *Paesi Bassi*, l'Autorità Portuale di Rotterdam (11° porto nella classifica mondiale) ha investito, nel 2012, circa 500 milioni di euro, di cui 379 milioni per la nuova area Maasvlakte 2 e 116 milioni per la parte già operante del porto.

Altri ingenti investimenti portuali strategici sono stati annunciati in *Australia*, *Kenya* e *Brasile*:

- il governo dello Stato australiano di Victoria ha annunciato un investimento di 1,2 miliardi di dollari USA per potenziare la capacità di traffico dei container del porto di Melbourne con la costruzione di un nuovo terminal container al Webb Dock, in grado di movimentare circa 1 milione di teu all'anno e la ristrutturazione delle infrastrutture portuali al Swanson Dock;

- il governo del *Kenya* ha programmato un investimento di 327 milioni di dollari per realizzare un secondo scalo per container nel porto di Mombasa, a seguito di una strategia governativa che ambisce per il Paese il ruolo di porta marittima dell'Africa Orientale. Il secondo terminal sarà finanziato anche dal Governo giapponese e avrà una capacità annuale di 1,2 milioni di teu;
- il governo del *Brasile* ha avviato un vasto programma d'investimenti (pari a 26 miliardi di dollari) per potenziare il sistema portuale, che prevede lo stanziamento di 15 miliardi nel biennio 2014-2015 e di 11,4 miliardi in quello 2016-2017. Il governo ha inoltre stanziato fondi complementari per investimenti nel settore della logistica e dell'intermodalità.

Lo scenario italiano

Come evidenziato nell'edizione 2011 del volume, il sistema portuale italiano ha conosciuto una fase recessiva circoscrivibile al 2008-2009 ed una fase di ripresa a partire dal 2010, che ha visto i primi 20 porti registratre una ripresa dei traffici (+2,9%). Il 2011 ha nuovamente presentato una variazione nel complesso negativa (-2,6%), sebbene variamente declinata nei diversi scali.

Il 2012 ha registrato una variazione annua media di segno positivo (+0,9%) per i primi 20 porti container italiani. Al vertice della classifica rimangono Gioia Tauro, che ha registrato una crescita a due cifre su base annua pari al 18%, Genova (+11,8%) e La Spezia, che ha invece accusato una riduzione del 4,6% (tab. 63).

Tab. 63. Porti - La movimentazione di container nei porti italiani (in numero di teu*) - Anno 2012

Rank 2012	*Rank 2009*	Porto	Traffico 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota di mercato 2012 su Top20	Quota di mercato 2009 su Top20
1	*1*	GioiaTauro	2.720.000	+18,0%	-4,8%	28,3%	30,0%
2	*2*	Genova	2.064.806	+11,8%	+34,6%	21,5%	16,1%
3	*3*	LaSpezia	1.247.218	-4,6%	+19,2%	13,0%	11,0%
4	*5*	Cagliari-Sarroch	621.536	+3,0%	-15,7%	6,5%	7,7%
5	*6*	Livorno	549.047	-13,9%	-7,3%	5,7%	6,2%
6	*7*	Napoli	546.818	+3,8%	+6,0%	5,7%	5,4%
7	*8*	Venezia	429.893	-6,2%	+16,4%	4,5%	3,9%
8	*9*	Trieste	411.200	+4,6%	+48,5%	4,3%	2,9%
9	*4*	Taranto	263.461	-56,4%	-64,5%	2,7%	7,8%
10	*10*	Salerno	208.591	-11,3%	-22,5%	2,2%	2,8%

(segue)

(continua)

Rank 2012	*Rank 2009*	Porto	Traffico 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota di mercato 2012 su Top20	Quota di mercato 2009 su Top20
11	*12*	Ravenna	208.152	-3,3%	+12,5%	2,2%	1,9%
12	*13*	Ancona	142.213	+17,8%	+34,8%	1,5%	1,1%
13	*11*	Savona-Vado	75.392	-55,7%	-61,6%	0,8%	2,1%
14	*15*	Civitavecchia	50.965	+33,5%	+78,4%	0,5%	0,3%
15	*20*	Bari	29.398	+164,3%	-	0,3%	0,0%
16	*14*	Palermo	22.784	-20,2%	-24,3%	0,2%	0,3%
17	*16*	Catania	22.087	+25,1%	+1,4%	0,2%	0,2%
18	*18*	Monfalcone	812	+37,4%	-42,7%	0,01%	0,01%
19	*17*	Marina di Carrara	99	-98,2%	-97,7%	0,001%	0,05%
20	*19*	Brindisi	97	-80,0%	-86,6%	0,001%	0,01%
		Totale Top20	**9.614.569**	**+0,9%**	**+1,1%**	**100%**	**100%**

* Sono considerati gli sbarchi, gli imbarchi e i trasbordi.

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2013

Quanto alla movimentazione di merce non containerizzata, la buona performance media annuale del sistema portuale italiano nel 2010 (+9,1%) non ha trovato seguito nel 2012 (-4,7%)[19] (tab. 64).

Tab. 64. Porti - La movimentazione di merce (escluso container) nei primi 20 porti italiani (in migliaia di tonnellate) - Anno 2012

Rank 2011	*Rank 2009*	Porto	Traffico 2012	Traffico 2011	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota di mercato 2011 su Top20
1	*1*	Genova	50.207	50.393	-0,4%	+5,7%	11,3%
2	*2*	Trieste	49.200	48.238	+2,0%	+10,8%	10,8%
3	*5*	Taranto	34.942	40.799	-14,4%	+28,6%	9,2%
4	*3*	Cagliari-Sarroch	35.414	35.827	-1,2%	+2,0%	8,1%
5	*6*	Livorno	27.418	29.673	-7,6%	+2,4%	6,7%
6	*7*	Augusta	29.937	29.592	+1,2%	+13,1%	6,7%
7	*8*	Venezia	25.376	26.301	-3,5%	+0,7%	5,9%
8	*4*	Gioia Tauro	n.d. (1)	24.696	-	-	5,6%
9	*11*	Ravenna	21.460	23.344	-8,1%	+14,7%	5,2%
10	*9*	Messina-Milazzo	22.394	23.277	-3,8%	+4,8%	5,2%

(segue)

[19] Dal conteggio è escluso il risultato del porto di Gioia Tauro.

(continua)

Rank 2011	*Rank 2009*	Porto	Traffico 2012	Traffico 2011	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota di mercato 2011 su Top20
11	*10*	Napoli	20.038	21.547	-7,0%	+3,2%	4,8%
12	*13*	La Spezia	15.438	17.061	-9,5%	+7,8%	3,8%
13	*12*	Savona-Vado	13.311	14.654	-9,2%	-8,3%	3,3%
14	*17*	Salerno	10.173	10.533	-3,4%	+17,6%	2,4%
15	*15*	Olbia-G.A.-Porto Torres	8.708	10.232	-14,9%	-12,6%	2,3%
16	*14*	Brindisi	10.108	9.892	+2,2%	-8,2%	2,2%
17	*19*	Palermo-Termini Imerese	7.691	8.554	-10,1%	3,7%	1,9%
18	*16*	Ancona	7.952	8.413	-5,5%	-9,4%	1,9%
19	*>20*	Piombino	6.007	6.004	+0,05%	+15,0%	1,3%
20	*20*	Fiumicino	4.482	5.887	-23,9%	-18,6%	1,3%
		Totale Top 20	**400.615** (2)	**444.916**	**-4,7%** (2)	**+5,6%** (2)	**100%**

(1) Ultimo dato disponibile 2011; (2) Escluso il dato di Gioia Tauro

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2013

Le operazioni di M&A sul mercato italiano, nel periodo di riferimento[20], hanno avuto luogo prevalentemente in ambito domestico (operazioni *Italia su Italia*) e si caratterizzano per essere acquisizioni totali.

Fa eccezione l'acquisizione portata a termine da *VEI Capital*, fondo italiano di private equity per il settore delle infrastrutture di Palladio Finanziaria, che ha investito 80 milioni di dollari per rilevare il 25% (con opzione di salire al 35% entro tre anni) del capitale della società portuale turca Global Ports Holding (GPH). È questa la prima operazione all'estero di VEI Capital che si appresta così ad investire in un mercato in crescita particolarmente interessante per la localizzazione geografica. L'acquisita, integralmente controllata dal gruppo turco Global Investment Holding (GIH), opera in Turchia il porto commerciale di Akdeniz (Antalya) e quelli turistici di Kusadasi e Bodrum.

L'interesse dei soggetti investitori per il settore portuale è confermato anche da alcune operazioni che hanno riguardato i porti di Livorno e Genova:

- la società di investimento *Mid Industry Capital* ha acquisito per 40,7 milioni di euro l'intero capitale del gruppo livornese Neri, che verrà fuso con la controllata Mar Ter Spedizioni; dall'operazione nasce una nuova società, la Mar Ter Neri, finalizzata ad operare nella logistica portuale, con specializzazione in merceologie come carta, cellulosa e legname;

[20] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013

– *Italiana Coke*, società di riferimento nazionale ed europeo per la fornitura del coke destinato agli impieghi industriali, ha acquisito per circa 10 milioni di euro da Terminal Rinfuse Italia, società del gruppo Euroports, il 100% di Terminal Rinfuse Genova (TRG), *newco* che ha in concessione l'area rinfuse all'interno del porto ligure.

In tema di integrazione orizzontale, invece, si segnala che Genova Investimenti Portuali (GIP) ha acquisito il 30% di Terminal Darsena Toscana (TDT) del porto di Livorno dalla Compagnia Lavoratori Portuali (CPL) di Livorno per 15 milioni di euro; la cessione consentirà alla Compagnia di avviare il piano triennale di ristrutturazione. L'accordo prevede per CPL la possibilità di riacquistare ad un prezzo prestabilito, entro la fine dell'anno, la quota ceduta a GIP. Il TDT ha una capacità di movimentazione annua superiore a 500mila teu ed un fatturato da circa 40 milioni di euro.

Tab. 65. Porti - M&A riguardanti operatori o investitori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
VEI Capital (IT)	2011	Global Ports Holding (Turchia)	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) della turca Global Ports Holding (GPH).
Genova Investimenti Portuali (GIP) (IT)	2012	Terminal Darsena Toscana (TDT) (IT)	GIP ha acquisito il 30% di TDT del porto di Livorno dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno per 15 milioni di euro.
Mid Industry Capital (MIC) (IT)	2012	Gruppo Neri (IT)	La società di investimento MIC ha acquisito l'intero capitale del gruppo livornese Neri per 40,7 milioni di euro, che verrà fusa con la controllata Mar Ter Spedizioni.
Italiana Coke (IT)	2013	Terminal Rinfuse Genova (TRG) (IT)	Italiana Coke ha acquisito per circa 10 milioni di euro da Terminal Rinfuse Italia, società del gruppo Euroports, il 100% di TRG.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, fervono le intese siglate tra Autorità Portuali, Interporti e enti governativi (Governi, Regioni).

Gli accordi stretti in ambito nazionale mirano a creare sinergie finalizzate all'irrobustimento del posizionamento: si pensi alle intese tra l'Autorità Portuale del Levante e l'Interporto Regionale della Puglia; tra il porto di La Spezia e l'Interporto della Toscana Centrale; tra il Porto di Livorno e l'Interporto di Padova.

In ambito internazionale, gli accordi siglati dagli operatori italiani sono tesi allo sviluppo del traffico su direttrici specifiche o al rafforzamento della propria posizione in mercati in forte crescita. Tra gli accordi più interessanti si evidenziano quelli tra: il porto di Trieste e il porto tedesco di Rostock; il porto di Trieste e lo scalo sudcoreano di Busan (5° scalo mondiale per movimentazione container); il porto di Taranto e il porto cinese di Shenzhen

(4° scalo mondiale); tra il Porto di Ancona, congiuntuamente a Interporto Marche, e il porto cinese di Xiamen.
Tali intese sono descritte più nel dettaglio nella tabella seguente.

Tab. 66. Porti - Accordi istituzionali riguardanti porti italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Porto di Trieste (IT); Porto di Rostock (DE)	Le Autorità Portuali di Trieste e di Rostock hanno firmato un accordo di collaborazione per sviluppare traffico ferroviario per unità di carico intermodali lungo la direttrice tra i due mari. L'intesa è in linea con gli orientamenti perseguiti dai rispettivi Stati e Regioni appartenenti all'area del Centro Est Europa, per lo sviluppo del Corridoio multimodale Adriatico-Baltico, in vista della sua inclusione nell'ambito delle reti TEN-T.
	Porto di Trieste (IT); Porto di Busan (Corea del Sud)	Le Autorità Portuali di Trieste e del porto sudcoreano di Busan hanno sottoscritto un memorandum d'intesa con l'obiettivo di intensificare i rapporti commerciali tra i due porti e di attivare nuove linee marittime dirette.
2011	Porto di Taranto (IT); Porto di Shenzhen (Cina)	L'Autorità Portuale di Taranto e la Shenzhen Port Authority hanno siglato un protocollo d'intesa per lo scambio di competenze destinate a sviluppare i traffici bilaterali tra lo scalo pugliese e quello cinese.
2011	Porto di Genova (IT); Governo Mongolia (Mongolia)	L'Autorità Portuale di Genova ha firmato un accordo con l'Amministrazione marittima della Mongolia grazie al quale diventerà una porta d'accesso privilegiata per le merci mongole in Europa. Il porto di riferimento sul versante asiatico sarà il porto cinese di Tianjin.
2011	Autorità Portuale del Levante (IT); Interporto Regionale della Puglia (IT)	L'Autorità Portuale del Levante e l'Interporto Regionale della Puglia hanno siglato un accordo per sviluppare il trasporto di merci nella Regione, nell'ambito del Corridoio 1 Helsinki-Malta, con l'obiettivo di rendere lo scalo di Bari capolinea dei traffici diretti verso il Mediterraneo orientale.
2011	Porto di Venezia (IT); Interporto di Padova (IT)	L'Autorità Portuale di Venezia e l'Interporto di Padova hanno definito un programma per sviluppare un collegamento ferroviario diretto tra porto e piattaforma intermodale nell'ambito del trasporto marittimo di container. La collaborazione comprenderà anche il nuovo terminal container offshore, progettato dall'Autorità Portuale di Venezia, in relazione al quale l'Interporto di Padova potrebbe svolgere una funzione di centro per lo smistamento e la lavorazione delle merci provenienti dalle portacontainer.
2011	Porto di La Spezia (IT); Interporto della Toscana Centrale (IT)	Il Porto di La Spezia e l'Interporto della Toscana Centrale hanno firmato un protocollo d'intesa per attivare il trasporto intermodale tra le due strutture e rafforzare il sistema logistico dell'Italia centro-settentrionale, attraverso l'attivazione di treni navetta tra il porto e l'interporto. Le due strutture collaboreranno per migliorare la tratta ferroviaria che unisce La Spezia con Bologna, passando da Pisa e Prato.
2012	Autorità Portuali di Taranto, del Levante e di Brindisi (IT); Regione Puglia (IT)	La Regione Puglia e le Autorità Portuali di Taranto, del Levante e di Brindisi hanno annunciato la costituzione di Apulian Ports, associazione formata dai tre enti portuali con l'indirizzo strategico della Regione che avrà il compito di muoversi come un unico soggetto nel sistema internazionale.

2012	Porto di Gioia Tauro (IT); Porto di New York & New Jersey (Stati Uniti)	L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha sottoscritto un accordo di cooperazione con il presidente della Port Authority of New York & New Jersey che mira a sostenere le rotte commerciali che, passando da Suez, creano un diretto collegamento tra la costa orientale degli Stati Uniti e il Mediterraneo, con il porto di Gioia Tauro quale hub internazionale di riferimento, e che ha inoltre l'obiettivo di intercettare assieme i traffici del Far East.
2011	Porto di Ancona (IT); Interporto Marche (IT)	Il porto di Ancona e l'Interporto delle Marche hanno siglato un accordo per semplificare le procedure relative alla movimentazione di container tra i due poli. L'operazione si pone come presupposto per creare il retroporto dello scalo adriatico, che dovrebbe trasferire dalla strada alla rotaia 35mila contenitori in transito sulle banchine anconetane.
	Porto di Ancona, Interporto Marche (IT); Porto di Xiamen (Cina)	Interporto Marche e il Porto di Ancona hanno siglato con il porto di Xiamen, nel Sud-Est della Cina, un accordo di collaborazione triennale. L'obiettivo è fornire servizi a supporto delle compagnie marittime che operano tra Xiamen e Ancona.
2012	Porto di Venezia (IT); Porto di Santos (Brasile)	I porti di Venezia e Santos hanno siglato un accordo che costituisce uno dei cinque memorandum sottoscritti dai rispettivi governi.
2013	Porto di Livorno (IT); Interporto di Padova (IT)	L'Autorità Portuale di Livorno e l'Interporto Padova hanno siglato un accordo per incrementare l'interscambio delle merci tra porto e interporto, a partire dalle connessioni immateriali, intesa grazie alla quale potranno essere svolti tutti gli adempimenti doganali per il porto e potranno essere prenotati spazi dell'Interporto di Padova.
2013	Porto di Taranto (IT); Regione Basilicata (IT)	Regione Basilicata e Autorità Portuale di Taranto hanno siglato un protocollo di intesa per promuovere iniziative e azioni di cooperazione per incoraggiare la capacità imprenditoriale delle imprese lucane e delle filiere turistiche e produttive. I due enti intendono partecipare congiuntamente a progetti ed eventi, anche di respiro internazionale, per promuovere il comparto industriale e turistico lucano insieme all'offerta logistica del porto di Taranto.

Fonte: Nomisma

Si segnalano, da ultimo, alcune rilevanti *intese istituzionali* finalizzate al finanziamento di opere di infrastrutturazione, che hanno riguardato principalmente l'area nord-adriatica:

- la Regione Friuli-Venezia Giulia ha approvato un contributo di 6 milioni di euro a favore dell'Autorità Portuale di Trieste: il finanziamento si inserisce nell'ambito del Programma operativo di gestione 2012 per le attività di promozione del trasporto intermodale da e per il porto di Trieste;
- il CIPE, nella seduta del 30 aprile 2012, ha approvato il progetto definitivo dell'hub portuale di Trieste per un costo di 132,4 milioni di euro (1° stralcio funzionale: Piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali). L'Autorità Portuale ha conseguentemente indetto la gara per la realizzazione e gestione della piattaforma;
- la Commissione europea ha inserito il progetto del nuovo porto container *offshore* elaborato dall'Autorità Portuale di Venezia tra i sei ammessi al parziale finanziamento

degli studi preparatori del project financing, con lo stanziamento di un contributo di 770 mila euro, che corrisponde a metà della somma prevista per le attività preparatorie alla gara. La realizzazione dell'opera richiede un investimento complessivo di circa 1,3 miliardi di euro;

– nel dicembre 2012, la Commissione europea ha approvato un finanziamento di 100 milioni di euro a sostegno finanziario del porto di Augusta, in Sicilia, compatibile con le norme sugli aiuti di Stato. L'aiuto sarà concesso all'Italia per un progetto del valore di 145,33 milioni di euro, che consentirà al porto di Augusta di migliorare le infrastrutture esistenti per la movimentazione delle merci e di ospitare il traffico container.

In tema di investimenti, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha indetto il bando di gara per l'individuazione del promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del nuovo terminal intermodale. L'opera sarà realizzata in project financing e richiederà risorse finanziarie per 40 milioni di euro, equamente suddivise tra l'Autorità (reperite su fondi PON Reti e Mobilità) e l'aggiudicatario della gara, che prevede una concessione di 30 anni sulla struttura. L'intervento si svilupperà su una superficie di 332.000 mq e avrà una capacità di movimentazione annuale di 220.000 teu.

Le operazioni di integrazione di filiera effettuate da operatori portuali sugli altri comparti

A completamento del quadro internazionale e nazionale, si riportano in tabella le operazioni di integrazione di filiera portate a termine su altri comparti del trasporto, da operatori portuali. Le operazioni verranno riportate in dettaglio nei paragrafi di competenza (ovvero per settore dell'acquisita).

Tab. 67. Porti - M&A di integrazione di filiera effettuate da *operatori portuali* su altri comparti

Anno	Acquirente	Acquisita	Comparto Acquirente	Comparto Acquisita
2011	P&O Trans Australia (POTA) (Gruppo Qube) (Australia)	Mackenzie Intermodal (Australia)	Porti	Logistica
2012	C. Steinweg (NL)	Bridge Shipping (Sudafrica)	Porti	Logistica
2012	HHLA (DE)	Polzug Intermodal (DE)	Porti	Ferroviario

Fonte: Nomisma

3.4. Il settore ferroviario merci

Lo scenario internazionale

Nel periodo di riferimento[21], il comparto ferroviario internazionale ha registrato una battuta di arresto rispetto al passato, sia dal punto di vista delle operazioni di M&A che degli accordi di partnership e *joint venture*.

In ambito continentale, il periodo di riferimento ha visto concludersi il complesso processo di modifica dell'assetto proprietario della compagnia ferroviaria svizzera Crossrail da parte di primari operatori europei del settore. Si ricorda che, nel 2011, la compagnia - tra i maggiori operatori cargo indipendenti a livello europeo, attiva in Svizzera, Germania, Italia, Belgio, Francia e Olanda - aveva subito un frettoloso passaggio di controllo dal fondo australiano in difficoltà Babcock & Brown Infrastructure (BBI) al fondo belga *Le Jeune Capital & Partners Belgium*, che aveva rilevato il 79,9% del capitale. La compagnia ha subito diversi passaggi proprietari portati a termine nel 2012:

- il trasportatore austriaco *LKW Walter* ha acquisito il 25% della compagnia, contestualmente all'italiana GTS, che ne ha acquisito il 10%[22];
- successivamente anche MSC Belgium, controllata del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) e l'operatore logistico svizzero Bertschi, specializzato nel trasporto di prodotti chimici, hanno acquisito entrambi una quota del 10%.

La nuova compagine azionaria è quindi costituita da Le Jeune Capital & Partners (20% del capitale), LKW Walter (25%), Hupac (25%; entrata nell'azionariato nel 2010), GTS (10%), MSC Belgium NV (10%) e Bertschi (10%).

Con riferimento ai mercati domestici, si segnala:

- tra le operazioni di integrazione orizzontale, l'acquisizione – estremamente rilevante per il valore della transazione – della quota di controllo della principale azienda russa del settore cargo, JSC Freight One, da parte della connazionale *UCL Holding*; l'acquirente ha rilevato il 75% della compagnia dal gruppo Russian Railways per circa 3 miliardi di euro, nell'ambito del processo di privatizzazione del gruppo;
- sempre in Russia il gruppo armatoriale e trasportistico russo FESCO ha acquisito il controllo del capitale azionario della società ferroviaria privata connazionale

[21] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[22] Per il dettaglio si rimanda alla sezione successiva riguardante lo scenario italiano.

MetizTrans, specializzata nel trasporto di carbone verso le direttrici della Siberia orientale e del Far East;

- in *Germania* il gruppo terminalista tedesco HHLA ha rilevato le restanti quote (25%) della società intermodale tedesca Polzug Intermodal diventandone unico proprietario; l'operazione, che ha visto la polacca PKP Cargo (secondo operatore ferroviario cargo nella classifica comunitaria) cedere la propria quota, per la portata dell'effetto sul mercato, ha richiesto il nulla osta delle autorità antitrust.

Tab. 68. Ferroviario merci - M&A di integrazione orizzontale sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
UCL Holding (Russia)	2011	JSC Freight One (Russia)	La società russa Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) ha acquisito il 75% del capitale della JSC Freight One, integralmente controllata dal gruppo Russian Railways per 2,98 miliardi di euro.

Fonte: Nomisma

Tab. 69. Ferroviario merci - M&A di integrazione di filiera sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
FESCO (Russia)	2011	MetizTrans (Russia)	Il gruppo armatoriale e trasportistico russo FESCO Transportation Group ha acquisito il 99,9% del capitale azionario della società ferroviaria privata connazionale MetizTrans che è specializzata nel trasporto di carbone in Siberia orientale e in Estremo Oriente.
HHLA (DE)	2012	Polzug Intermodal (DE)	Il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) ha acquisito il 25,5% del capitale della società intermodale tedesca Polzug Intermodal diventandone unico proprietario.
LKW Walter (AT)	2012	Crossrail (Svizzera)	Il trasportatore austriaco LKW Walter ha acquisito il 25% della compagnia ferroviaria svizzera Crossrail, che opera in Svizzera, Germania, Italia, Belgio, Francia e Olanda. L'operazione è contestuale a quella dell'italiana GTS, che ha acquisito il 10% del capitale.
MSC Belgium (Gruppo MSC) (BE)			MSC Belgium, controllata belga del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), ha acquisito il 10% della società ferroviaria privata svizzera Crossrail.
Bertschi (Svizzera)			L'operatore logistico svizzero Bertschi, specializzato nel trasporto di prodotti chimici, ha acquisito il 10% della società ferroviaria privata svizzera Crossrail che opera in Svizzera, Germania, Italia, Belgio, Francia e Olanda.

* Nota: Alla fine del presente paragrafo 3.4. sono riportate le operazioni di integrazione di filiera condotte da operatori ferroviari, internazionali e italiani, su altri comparti del trasporto.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, molte delle intese portate a termine nel settore ferroviario merci vanno nella direzione del consolidamento/ingresso nel mercato emergente del *corridoio ferroviario euro-asiatico*, che attraverso diverse direttrici (Nord e Sud) tra le regioni dell'Asia, si pone come alternativa terrestre ai traffici marittimi via Suez.

In particolare, in Europa:

- *DB Schenker Rail Automotive*, divisione di Deutsche Bahn che si occupa di trasporto ferroviario a servizio dell'industria automobilistica, ha avviato per conto di BMW un servizio giornaliero per il trasporto di parti di auto dalla Germania alla Cina nord-orientale, attraverso la linea ferroviaria transiberiana, via Polonia, Bielorussia e Russia, che impiega tre settimane da origine a destinazione;
- *InterRail Holding*, società del gruppo svizzero TransInvest, ha avviato un collegamento ferroviario tra la Cina centrale (Wuhan) e la Repubblica Ceca (Pardubice), attraverso Kazakhstan, Russia, Bielorussia e Polonia, che impiega 16 giorni da origine a destinazione;
- il gruppo logistico francese *GEFCO* e la società ferroviaria lettone *SRR* hanno costituito la joint venture EMMA (Eurasian MultiModal Alliance) con l'obiettivo di offrire servizi multimodali tra l'Europa e l'Asia.

Sul versante orientale, alcune primarie società ferroviarie di Cina, Russia, Kazakistan e Germania hanno dato vita ad una *joint venture* per il trasporto su rotaia di container tra Cina (Chongqing) e Germania (Duisburg). La nuova compagnia logistica Chongqing Logistics è di proprietà di Transport Holding of Chongqing e China Railway Company for International Multimodal Transport (CRIMT) per il 51% e di RZD Logistics, Schenker China (gruppo DB) e Joint Stock Company Kaztrans per il 49%, suddiviso equamente tra le tre società.

E sempre Chongqing riveste il ruolo di hub portuale cinese nel progetto dell'Autorità Portuale di Anversa, che in *partnership* con la compagnia intermodale svizzera *Hupac,* e con le compagnie russe Russkaya Troyka e Eurasia Good Transport, ha fatto il suo ingresso nel *business* del collegamento ferroviario per container Europa-Cina. L'intervento diretto di un'Autorità Portuale rappresenta, di fatto, uno degli elementi innovativi del progetto di collegamento ferroviario; la tratta coperta è lunga circa 10 mila chilometri con origine Anversa e destinazione la Cina, via Germania, Polonia, Ucraina, Russia e Mongolia.

Su questo tema, si dà conto anche degli imponenti *investimenti* condotti dai governi di Cina e Kazakistan. Nel 2012, è stato aperto il tronco ferroviario di circa 600 chilometri che collega i due Paesi lungo il passo cinese di Korgas, con un impiego di risorse pubbliche pari a 962 milioni di dollari. La linea ferroviaria esistente transita oggi attraverso il passo di Alataw, che per i primi venti e più anni della sua storia ha rappresentato l'unica porta di ingresso della Cina occidentale (il cui volume di merci internazionali movimentate è cresciuto da 160.000 tonnellate nel 1991 a 15,16 milioni di tonnellate nel 2011). Le previsioni di traffico indicano che, lungo il Korgas Pass, nel 2020 e nel 2030 viaggeranno

rispettivamente 20 e 35 milioni di tonnellate di merci l'anno. La stessa città di Korgas sta diventando un hub strategico per le merci, in virtù della breve distanza dalla capitale del Kazakistan, Astana, e del fatto che ospita un'area di libero scambio (*Free Trade Zone*).

Si segnala inoltre il progetto, ancora in fase di sviluppo, del governo israeliano per identificare un'alternativa al passaggio del Canale di Suez per i transiti delle navi da/per l'Asia/Europa. Elementi cruciali come l'attuale instabilità politica dell'Egitto e l'imminente aumento delle tariffe di transito del canale stanno spingendo Isreale a finalizzare il progetto di costruzione di una tratta ferroviaria di 350 chilometri che colleghi Eilat, sul golfo di Aqaba, e il porto di Ashdod, primo porto israeliano.

Tab. 70. Ferroviario merci - Accordi di integrazione orizzontale sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Hupac (Svizzera); Russkaya Troyka, Eurasia Good Transport (Russia), Porto di Anversa (BE)	La compagnia intermodale svizzera Hupac, in partnership con il porto belga di Anversa e con le compagnie russe Russkaya Troyka e Eurasia Good Transport, entra nel business del collegamento ferroviario per container Europa-Cina. L'hub cinese è il porto di Chongqing.
2012	Transport Holding of Chongqing; China Railway Company for International Multimodal Transport (CRIMT) (Cina); RZD Logistics (Russia); DB Schenker (DE); Joint Stock Company Kaztrans (Kazakistan)	Le società ferroviarie di Cina, Russia, Kazakistan e Germania hanno dato vita ad una joint venture per il trasporto su rotaia di container tra Cina (Chongqing) e Germania (Duisburg). La nuova compagnia logistica Chongqing Logistics è di proprietà di Transport Holding of Chongqing e CRIMT per il 51% e di RZD Logistics, Schenker China e Joint Stock Company Kaztrans per il 49%, suddiviso equamente tra le tre società.
2012	DB Schenker Rail (DE); Telford International Railfreight Park (UK)	La divisione britannica di DB Schenker Rail si è aggiudicata la concessione per operare il Telford International Railfreight Park, a seguito di una formale procedura di appalto europea.

Fonte: Nomisma

Tab. 71. Ferroviario merci - Accordi di integrazione di filiera sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	GEFCO (FR); SRR (LV)	Il gruppo logistico francese GEFCO e la società ferroviaria lettone SRR hanno costituito la joint venture EMMA (Eurasian MultiModal Alliance) con l'obiettivo di offrire servizi multimodali tra l'Europa e l'Asia Centrale. SRR è una delle maggiori compagnie ferroviarie in Lettonia e si occupa di esportazioni di materie prime dall'Asia sui mercati internazionali.
2011	DB Schenker Rail (gruppo Deutsche Bahn) (FR); CMA CGM (DE)	La società ferroviaria tedesca del gruppo Deutsche Bahn ha siglato un contratto biennale con l'armatore francese CMA CGM per trasportare 25mila container l'anno dalle banchine del porto britannico di Southampton verso terminal interni di Birmingham, Manchester Trafford Park e Wakefield.

Fonte: Nomisma

Con riferimento alle *intese istituzionali*, si segnala lo sforzo dei Paesi baltici di connettersi alla rete centrale europea e da lì alle direttrici di collegamento con l'Asia e l'Estremo Oriente.

In tal senso, i governi di Finlandia e Estonia hanno intrapreso la verifica della fattibilità di un collegamento ferroviario merci, che amplierebbe il progetto *Rail Baltica*, la cui intesa siglata nel 2011 da Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia mira a identificare sinergie nel settore ferroviario nella regione baltica. Il progetto prevede una nuova linea ferroviaria tra Helsinki e Berlino, attraverso l'Estonia. La *Finlandia* ha interesse a connettersi all'Europa centrale attraverso una nuova linea ferroviaria, che eviterebbe la necessità del traghettamento e della doppia rottura di carico e da cui connettersi per le direttrici dell'Europa meridionale, attraverso un percorso che servirebbe importanti hub della regione (Tallin, Riga, Vilnius e Varsavia).

Si segnala che tra i Paesi della regione, Lituania e Estonia, stanno investendo in modo particolare nella modernizzazione del sistema ferroviario e dei porti e al contempo conducono forti azioni di marketing territoriale con operatori giapponesi e cinesi (K-Line, Mitsubishi, Mitsui, NYK).

In Bulgaria, Grecia e Portogallo hanno avuto avvio alcuni *processi di privatizzazione* delle compagnie a controllo statale:

- il *governo bulgaro* ha presentato un programma nel settore dei trasporti con l'obiettivo di attivare investimenti per oltre 511 milioni di euro. All'interno del programma, è stata avviata la procedura per la cessione totale della divisione trasporto merci della Ferrovia statale BDZ;
- il governo del *Portogallo* intende privatizzare entro la fine del 2013 la divisione merci della compagnia ferroviaria statale CP Carga, nell'ambito di un ampio programma di privatizzazioni che comprende anche la compagnia aerea TAP, la società di gestione aeroportuale ANA e la società postale CTT;
- la privatizzazione ferroviaria avviata dalla *Grecia* con la messa in vendita di Trainose, finalizzata ad ottemperare all'agenda di ripianamento del debito dettata dall'Unione europea, ha stimolato l'interesse di alcune compagnie ferroviarie continentali di primo piano: la francese SNCF, Russian Railways e l'operatore romeno Grup Feroviar Roman (GFR), che mirano ad acquisire asset e quote di mercato del settore ferroviario greco.

Lo scenario italiano

Nel periodo di riferimento[23], trova conferma lo scarso interesse degli operatori stranieri ad entrare nel mercato italiano del comparto ferroviario merci attraverso operazioni di M&A.

[23] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Per contro si riporta un interessante esempio di internazionalizzazione attiva che ha visto l'italiana *General Transport Service (GTS)* acquisire una quota di minoranza della svizzera Crossrail (10%), operatore ferroviario *leader* indipendente, trovando collocazione all'interno di una variegata compagine societaria, di cui si è parlato nelle pagine precedenti.

In ambito domestico, si segnala la fusione per incorporazione di Cemat (operatore intermodale terrestre) e Italcontainer (società di trasporto ferroviario di container marittimi), entrambi controllati da FS Logistica.

Tab. 72. Ferroviario merci - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Operazione ed effetti rilevanti
GTS (IT)	2012	Crossrail (Svizzera)	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.
Cemat (gruppo FS Logistica) (IT)	2012	Italcontainer (gruppo FS Logistica) (IT)	L'operatore intermodale Cemat ha acquisito Italcontainer, società di trasporto ferroviario container, da FS Logistica SpA, controllante di entrambe, nell'ambito di un'operazione di fusione per incorporazione.

Fonte: Nomisma

L'estremo interesse degli operatori europei per il mercato transfrontaliero tra Germania-Italia è testimoniato anche nel biennio in esame dall'accordo siglato dal gruppo *Ferrovie dello Stato Italiane (FS Italiane)*, dall'operatore intermodale svizzero *Hupac* e dalla loro partecipata Cemat (per il 53% da FS, attraverso FS Logistica, per il 34% da Hupac) che mira a identificare una comune strategia terminalistica per il Nord Italia, per sviluppare terminal in grado di favorire i traffici lungo il Corridoio Rotterdam-Genova, in vista dell'apertura della galleria di base del San Gottardo, che avverrà nel 2017; le localizzazioni identificate sono Milano, Brescia e Piacenza.

Un altro esempio di internazionalizzazione attiva riguarda l'impresa ferroviaria italiana *InRail* che ha siglato un accordo con le Ferrovie Slovene per operare in territorio sloveno, divenendo così il secondo operatore italiano dopo Trenitalia ad operare nel Paese.

Tab. 73. Ferroviario merci - Accordi riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	Hupac (Svizzera); Gruppo FS Italiane; Cemat (IT)	Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS Italiane), Hupac e la società intermodale Cemat, partecipata con il 53,3% dal gruppo FS attraverso FS Logistica e con il 34,5% dalla stessa Hupac, hanno concordato una comune strategia terminalistica per il Nord Italia, per sviluppare terminal in grado di favorire i traffici lungo il Corridoio Rotterdam-Genova, in vista dell'apertura della galleria di base del San Gottardo, che avverrà nel 2017. Le localizzazioni identificate sono Milano, Brescia e Piacenza.

2013	InRail (IT); Ferrovie Slovene (SL)	L'impresa ferroviaria italiana InRail ha siglato un accordo con le Ferrovie Slovene per operare in territorio sloveno. La società è il secondo operatore italiano dopo Trenitalia a poter operare in Slovenia. La società ha sede a Udine ed è specializzata nel trasporto di materie prime, rottami ferrosi, prodotti siderurgici finiti e legname.

Fonte: Nomisma

In Francia, *Trenitalia Cargo* ha intrapreso nuovi servizi di trasporto di cereali, operati in gestione diretta, sul percorso Amberieu-Modane, in partnership con Europorte France, che prevedono la circolazione di 5 coppie di treni settimanali. L'avvio dell'attività consolida la presenza di Trenitalia Cargo nel mercato francese, ampliando il portafoglio di clienti transalpini già acquisito negli ultimi anni. Per la prima volta, inoltre, una impresa ferroviaria estera *leader* opera sulle linee ferroviarie francesi con proprio personale.

Tra gli accordi istituzionali, con riferimento al *finanziamento* delle grandi opere, si segnala che l'Unione europea ha stanziato fondi per fornire un sostegno di oltre 7 milioni di euro nel quadro del programma TEN-T a due progetti rilevanti nelle città di Genova e Bologna. Il primo contribuisce a realizzare l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa (progetto prioritario TEN-T n. 24), mentre il secondo mira a interventi di decongestionamento del nodo ferroviario di Bologna, nell'ambito dell'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo (progetto prioritario TEN-T n. 1). I due progetti mirano a determinare un miglioramento dei flussi di traffico ferroviario e della multimodalità nella regione.

Inoltre, si porta ad evidenza che la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha concesso un finanziamento di 300 milioni di euro a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per il completamento della costruzione della linea ad Alta Velocità Milano-Napoli; si conferma così il sostegno della BEI nel processo di realizzazione del sistema ferroviario ad Alta Velocità nel nostro Paese.

Allo stesso tempo, è stato approvato il nuovo tracciato della linea ferroviaria ad Alta Velocità Trieste-Divaccia, con una variante denominata "Corridoio Alto". Il nuovo tracciato si sviluppa per 12 chilometri circa in territorio italiano e per circa 9 chilometri in territorio sloveno. La pianificazione del progetto prevede il completamento delle attività di progettazione per la fine del 2015, da quando potranno essere avviati i primi cantieri dell'opera. Il progetto di variante comporta l'utilizzo di risorse finanziarie per circa 1,3 miliardi di euro.

Ancora l'area friulana è interessata dal progetto europeo "*Adriatic - Danube - Black Sea multimodal platform*" (*ADB Multiplatform*) che prevede lo studio di fattibilità di una nuova direttrice di traffico merci intermodale (ferroviario-fluviale) tra Trieste e il Mar Nero. Il progetto può contare su fondi comunitari per 5,64 milioni di euro e interessa 43 istituzioni e organizzazioni nel territorio di 13 Paesi (Italia, Albania, Austria, Bulgaria, Croazia,

Grecia, Montenegro, Ungheria, Romania, Slovacchia, Slovenia, Serbia e Ucraina) e, tra questi, alcune regioni italiane (Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Puglia), la Contea Primorje-Gorski Kotar in Croazia, le Autorità Portuali di Trieste, Venezia, Koper e Rijeka, Alpe Adria Spa ed il Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le quattro grandi direttrici individuate dal progetto sono: 1) dal Nord Adriatico verso Austria, Slovacchia, Serbia ed Ungheria; 2) dal Mar Nero a Grecia, Bulgaria e Romania; 3) lungo il Corridoio paneuropeo VIII (da Bari a Varna); 4) dalla Slovacchia al Mar Nero per via fluviale sul Danubio.

Le operazioni di integrazione di filiera effettuate da operatori ferroviari sugli altri comparti

A completamento del quadro internazionale e nazionale, si riportano in tabella le operazioni di integrazione di filiera portate a termine su altri comparti del trasporto, da operatori ferroviari. Le operazioni verranno riportate in dettaglio nei paragrafi di competenza (ovvero per settore dell'acquisita).

Tab. 74. Ferroviario merci - M&A di integrazione di filiera effettuate da *operatori ferroviari* su altri comparti

Anno	Acquirente	Acquisita	Comparto Acquirente	Comparto Acquisita
2012	Metrans (CZ)	Terminal Porto di Krems (AT)	Ferroviario	Porti
2012	JSC Russian Railways (RZD) (Russia)	GEFCO (FR)	Ferroviario	Logistica

Fonte: Nomisma

3.5. Il settore cargo aereo

Lo scenario internazionale

Il settore del cargo aereo, colpito in misura significativa dalla recessione dell'economia mondiale nel 2009, ha recuperato quasi completamente il traffico perso negli ultimi anni.

La previsione di ACI per il 2013 è di un aumento dell'1,4% del settore, che, conferma ulteriormente i segnali di ripresa. Tra gli indicatori a supporto delle previsioni, vi è l'andamento stabile di tutte le regioni nel 2012, ad eccezione dell'Europa che sarebbe l'unica a presentare un risultato negativo, con una flessione del traffico pari a -2,6%. In dettaglio: Africa (+0,4%), Asia-Pacifico (+0,4%), America Latina (+1,1%), Nord America (+0,2%), Particolarmente significativa è la *performance* complessiva degli scali del Medioriente (+4,9%)[24].

Dati IATA-WATS riferiscono risultati estremamente positivi nel 2011[25] per i primi 10 vettori a livello mondiale, caratterizzati, per la maggior parte, da tassi di crescita a 2 cifre. Nel complesso, questi vettori hanno registrato un aumento delle tonnellate-km trasportate di 13,5 punti percentuali rispetto al biennio precedente, con tassi di crescita tra il 15% e il 20% per diverse compagnie (FedEx, UPS Airlines, Cathay Pacific, Lufthansa) e una performance eccezionale per Emirates (+27,7%). Ciononostante nel 2011 il traffico dei primi 10 operatori (82,5 miliardi di tkm) era ancora di 2 punti percentuali sotto il livello *boom* del 2007 (84,2 miliardi).

Tra il 2009 e il 2011, nella classifica mondiale acquistano posizioni due compagnie asiatiche ed una araba: la cinese *Cathay Pacific Airways* (3° posizione) e *Emirates* (5°), con aumenti sul biennio rispettivamente del 18% e del 27,7%; mentre la taiwanese *EVA Air* (9°) è entrata nelle prime dieci posizioni a scapito della lussemburghese Cargolux (tab. 75).

A livello globale, i dati di Airport Council International relativi al 2012 evidenziano una perdita di competitività dei maggiori scali europei rispetto al 2011: il primo aeroporto cargo, Parigi-Charles De Gaulle, si colloca alla 8° posizione (contro la 6°), mentre Francoforte alla 9° (8°) e Amsterdam alla 18° (17°). Londra Heathrow rimane stabile in 16° posizione (tab. 76).

[24] Fonte: Airports Council International, 2013
[25] Ultimo dato disponibile per la classifica in esame (ultimo aggiornamento: agosto 2012).

Tab. 75. Cargo aereo - I primi 10 vettori *cargo* a livello globale (in tkm)*

Compagnia	Paese	Rank 2011	*Rank 2009*	Tkm 2011 (mln)	Var. % 2011/2009	Var. % 2009/2007
FedEx	USA	1	*1*	15.939	+15,9%	-12,4%
UPS Airlines	USA	2	*2*	10.566	+15,0%	-16,2%
Cathay Pacific Airways	Cina	3	*4*	9.109	+18,0%	-6,1%
Korean Air Lines	Corea del Sud	4	*3*	8.974	+8,3%	-13,4%
Emirates	UAE	5	*7*	8.132	+27,7%	+15,9%
Lufthansa	Germania	6	*5*	7.674	+15,1%	-20,1%
Singapore Airlines	Singapore	7	*6*	7.118	+10,3%	-18,8%
China Airlines	Cina	8	*8*	5.411	+10,4%	-22,2%
EVA Air	Taiwan	9	*>10*	4.882	-	-
Air France/Klm	Francia	10	*9*	4.702	+0,6%	-23,7%
Totale Top 10				**82.507**	**+13,5%**	**-13,7%**

* Ultimi dati disponibili, pubblicati l'1/8/2012.
Fonte: IATA-WATS, 2012

Tab. 76. Cargo aereo - Il traffico merci nei primi 30 aeroporti a livello mondiale - Anno 2012

Aeroporto	Codice IATA	Paese	Rank 2012	*Rank 2011*	Tonnellate 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2011/2009	Quota su Top30 2012
Hong Kong	(HKG)	Cina	1	*1*	4.062.261	+2,1%	+17,5%	7,9%
Memphis, TN	(MEM)	USA	2	*2*	4.016.126	+2,5%	+5,9%	7,8%
Shanghai	(PVG)	Cina	3	*3*	2.939.157	-5,3%	+22,0%	5,7%
Incheon	(ICN)	Sud Corea	4	*5*	2.456.724	-3,2%	+9,8%	4,8%
Anchorage, AK	(ANC)	USA	5	*4*	2.449.551	-3,7%	+27,5%	4,8%
Dubai	(DXB)	UAE	6	*7*	2.267.365	-0,1%	+17,8%	4,4%
Louisville, KY	(SDF)	USA	7	*9*	2.168.365	-0,9%	+12,3%	4,2%
Parigi CDG	(CDG)	Francia	8	*6*	2.150.950	-6,5%	+12,0%	4,2%
Frankfurt	(FRA)	Germania	9	*8*	2.066.432	-6,7%	+17,3%	4,0%
Tokyo Narita	(NRT)	Giappone	10	*10*	2.006.173	+3,1%	+5,0%	3,9%
Miami	(MIA)	USA	11	*12*	1.929.889	+4,9%	+18,2%	3,8%
Singapore	(SIN)	Singapore	12	*11*	1.841.858	-3,0%	+14,3%	3,6%
Beijing	(PEK)	Cina	13	*14*	1.787.027	+7,1%	+13,1%	3,5%
Los Angeles, CA	(LAX)	USA	14	*13*	1.771.907	+4,9%	+11,9%	3,5%
Taipei	(TPE)	Taiwan	15	*15*	1.577.728	-3,1%	+19,8%	3,1%
Londra H.	(LHR)	UK	16	*16*	1.556.203	-0,8%	+16,3%	3,0%
Chicago, IL	(ORD)	USA	17	*18*	1.512.186	+0,4%	+43,7%	3,0%
Amsterdam	(AMS)	Paesi Bassi	18	*17*	1.511.824	-2,4%	+17,7%	3,0%
Bangkok	(BKK)	Thailandia	19	*20*	1.345.487	+1,8%	+26,5%	2,6%
New York JFK	(JFK)	USA	20	*19*	1.283.663	-5,0%	+18,0%	2,5%
Guangzhou	(CAN)	Cina	21	*21*	1.246.467	+4,5%	+24,9%	2,4%

(segue)

(continua)

Aeroporto	Codice IATA	Paese	Rank 2012	*Rank 2011*	Tonnellate 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2011/2009	Quota su Top30 2012
Indianapolis	(IND)	USA	22	*22*	932.105	+2,7%	-3,9%	1,8%
Tokyo Haneda	(HND)	Giappone	23	*23*	909.684	+4,2%	+12,1%	1,8%
Shenzhen	(SZX)	Cina	24	*24*	854.901	+3,5%	+36,4%	1,7%
Leipzig	(LEJ)	Germania	25	*27*	846.092	+13,7%	-	1,7%
Doha	(DOH)	Qatar	26	*25*	844.532	+4,5%	-	1,6%
Newark, NJ	(EWR)	USA	27	*26*	743.762	-7,9%	+3,5%	1,5%
Colonia	(CGN)	Germania	28	*29*	730.054	+0,5%	-	1,4%
Osaka	(KIX)	Giappone	29	*28*	723.148	-2,7%	+22,0%	1,4%
Kuala Lumpur	(KUL)	Malaysia	30	*30*	702.227	+0,0%	+16,7%	1,4%
Totale Top 30					**51.233.848**	**-0,2%**	**+16,4%**	**100,0%**

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Airport Council International, 2013

Per contro, si fa notare la interessante *performance* degli scali tedeschi di Lipsia e Colonia, che nel 2011 hanno fatto l'ingresso nei primi 30 aeroporti mondiali (in 27° e 29° posizione rispettivamente), guadagnando ulteriormente posizione nel 2012: Lipsia in particolare, con oltre 846 mila tonnellate, ha registrato un tasso di crescita a doppia cifra (+13,7% su base annua), in controtendenza e decisamente al di sopra del risultato complessivo dei 30 scali (-0,2%).

Prendendo come riferimento il mercato dei primi 30 aeroporti a livello globale[26], i primi 5 e i primi 10 scali hanno mantenuto un livello di concentrazione pressoché inalterato dal 2006 al 2012, movimentando rispettivamente quote di traffico merci pari a circa il 31% e al 52% del traffico merci totale (tab. 77).

Le forti variazioni del traffico negli aeroporti *leader* danno la misura dell'andamento della recessione economica degli ultimi anni: nel 2009 i primi 30 aeroporti avevano perso mediamente l'11,8% del traffico movimentato nel 2007, il cui livello è stato più che recuperato nei due anni successivi (2011/2009: +16,4%). Il 2012, da ultimo, ha registrato una lieve flessione del traffico movimentato, soprattutto a carico dei primi 10 scali (-1,5%).

Tab. 77. Cargo aereo - Il livello di concentrazione: i primi 30 aeroporti a livello globale

Aeroporti	Tons 2012	Quota su Top30 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2011/2009	Var. % 2009/2007
TOP 5	15.923.819	31,1%	-0,9%	+15,3%	-10,4%
TOP 10	26.583.104	51,9%	-1,5%	+14,3%	-10,0%
TOP 30	51.233.848	100,0%	-0,2%	+16,4%	-11,8%

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Airport Council International, vari anni

[26] Si veda la tabella precedente.

Le poche operazioni rilevate nel periodo di riferimento[27] sono accomunate da due tipologie di strategie prevalenti condotte dalle compagnie: sviluppare il proprio business in nuovi mercati o incrementare l'econonomicità attraverso l'avvio di processi di partnership.

Riguardo al primo obiettivo, si segnalano le operazioni che hanno visto l'Europa occidentale come area *target* di acquirenti europei (Russia e Irlanda) ed extraeuropei (Qatar). Più in dettaglio:

- il gruppo russo *Volga-Dnepr*, a cui già appartiene la compagnia aerea AirBrdigeCargo Airlines, ha acquisito il 49% della compagnia tedesca Air Cargo Germany, ottenendo così il diritto ad operare nel mercato comunitario;
- la holding aerea irlandese *ASL Aviation Group* ha rilevato da TNT Express l'intero pacchetto azionario delle sue compagnie aeree TNT Airways e Pan Air Lineas Areas.

Due operazioni ravvicinate hanno inoltre caratterizzato il vettore lussemburghese Cargolux Airlines International, interessato da un processo di nazionalizzazione della compagnia. Nel primo trimestre 2013, la compania araba Qatar Airways è uscita completamente dall'azionariato cedendo il 35% del capitale della compagnia, rilevato dallo *Stato del Lussemburgo*. L'uscita del vettore arabo dall'azionariato rappresenta un segnale negativo per Cargolux, dal momento che proprio Qatar Airways aveva fatto l'ingresso nella compagnia lussemburghese solo nel 2011, con la strategia di rafforzare la posizione nel trasporto merci in Europa, dove Cargolux è leader. La nuova compagine societaria di Cargolux è quindi ora costituita dalla compagnia aerea di bandiera Luxair (43,4%), dallo Stato del Lussemburgo (35%), da Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat (10,9%) e dalla Société Nationale de Crédit et d'Investissement (10,7%).

Tra le operazioni mirate al raggiungimento di economie di scala si segnala invece quella - particolarmente interessante per il mercato europeo - che ha coinvolto *British Airways* e la spagnola *Iberia* con una fusione delle rispettive attività aeromerci in un'unica divisione.

Anche in *Cina*, le due compagnie *Air China* e *Cathay Pacific Airways* hanno finalizzato la fusione delle proprie attività di trasporto merci, secondo un progetto societario che vede Air China detenere il 51% delle azioni della *newco*.

Tab. 78. Cargo aereo - M&A di integrazione orizzontale sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
British Airways (UK)	2011	Iberia (ES)	Le due compagnie British e Iberia fondono le attività aeromerci che saranno integrate in una sola divisione, mantenendo però i due marchi separati. La fusione dell'aerocargo porta la compagnia tra le prime dieci del mondo.

[27] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Qatar Airways (Qatar)	2011	Cargolux (LU)	La compagnia aerea araba Qatar Airways annuncia l'ingresso nel capitale della compagnia lussemburghese Cargolux specializzata nell'aereo cargo. Qatar Airways e Cargolux hanno firmato l'accordo per l'acquisizione del 35% del capitale. Con questa operazione Qatar Airways rafforza la sua posizione nel trasporto aereo delle merci, dove Cargolux è leader europeo ed opera a livello globale.
Air China (Cina)	2011	Cathay Pacific Airways (Cina)	Le due compagnie aeree asiatiche Air China e Cathay Pacific Airways hanno stretto un accordo per la fusione delle proprie attività di trasporto merci. Air China possiederà il 51% delle azioni, mentre a Cathay Pacific spetterà il 25% delle azioni e il 24% degli interessi economici della Air China Cargo, che ha sede a Shanghai.
Volga-Dnepr (Russia)	2012	Air Cargo Germany (DE)	Il gruppo russo Volga-Dnepr ha acquisito il 49% di Air Cargo Germany, ottenendo così il diritto ad operare nel mercato europeo. Al gruppo appartiene anche la compagnia aerea AirBridgeCargo Airlines.
ASL Aviation Group (IR)	2012	TNT Airways; Pan Air Lineas Areas (BE)	La holding area irlandese ASL Aviation Group ha rilevato da TNT Express l'intero pacchetto azionario delle sue compagnia aeree TNT Airways e Pan Air Lineas Areas.

Fonte: Nomisma

Tab. 79. Cargo aereo - M&A di "altri investitori" sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Stato del Lussemburgo (LU)	2013	Cargolux (LU)	Lo Stato del Lussemburgo ha acquisito il 35% delle quote della compagnia aereo cargo Cargolux Airlines International, ceduto da Qatar Airways. La nuova compagine societaria di Cargolux: la compagnia aerea di bandiera Luxair (43,4%), Stato del Lussemburgo (35%), Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat (10,9%) e Société Nationale de Crédit et d'Investissement (10,7%).

Fonte: Nomisma

Come già segnalato nell'edizione del 2011, il comparto cargo rimane caratterizzato da uno stallo delle alleanze.

Gli accordi siglati danno tuttavia buon esempio del processo di internazionalizzazione:

- il primo riguarda un progetto di collaborazione strategica tra una compagnia aerea cinese ed una turca, Hainan Airlines e ACT Airlines, finalizzata ad avviare nuove attività aereocargo in Turchia;
- il secondo riguarda il vettore mediorientale Royal Jordanian, che ha potenziato le attività cargo aereo in Europa siglando un contratto con Globe Air Cargo per servire i mercati dell'area austro-ungarica e balcanica: Austria, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

Tab. 80. Cargo aereo - Accordi di integrazione di filiera sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Hainan Airlines (Cina); ACT Airlines (Turchia)	Il gruppo HNA, che controlla la compagnia aerea cinese Hainan Airlines, ha siglato una collaborazione strategica con la turca ACT Airlines nel trasporto aereo delle merci. L'intesa ha lo scopo di avviare nuove attività aereocargo in Turchia.
2012	Royal Jordanian (Giordania); Globe Air Cargo (DE)	Il vettore aereo mediorientale Royal Jordanian ha potenziato le attività cargo aereo in Europa siglando un contratto con Globe Air Cargo per coprire i mercati di Austria, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

Fonte: Nomisma

Lo scenario italiano

I risultati del settore italiano del cargo aereo per il 2012 evidenziano una flessione di 4,9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, a seguito di una movimentazione complessiva di oltre 894 mila tonnellate (tab. 81). Il dato segue la buona ripresa del 2010 sul 2009 (+18%) e la lieve crescita del 2011 (+2,3%) e comporta per il comparto l'assestamento su un livello (894 mila tonnellate) che rimane comunque inferiore a quello del 2010 (918 mila). Nel complesso, tra il 2009 e il 2012 il numero di tonnellate trasportate è aumentato del 14,9%.

Tab. 81. Cargo aereo - Il traffico *cargo* in Italia – Anni 2000-2012

Anno	Cargo (tons)	Var. % sull'anno precedente	Var. % rispetto al 2000
2012	894.112	-4,9%	+11,5%
2011	939.843	+2,3%	+17,2%
2010	918.352	+18,0%	+14,5%
2009	778.471	-15,4%	-2,9%
2008	919.935	-10,0%	+14,7%
2007	1.022.285	+4,9%	+27,5%
2006	974.397	+5,6%	+21,5%
2005	922.592	+5,0%	+15,1%
2000	801.885	+5,4%	-

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assaeroporti, 2013

Il livello di concentrazione del mercato aereo italiano rimane immutato e in capo ai tre scali principali – Malpensa, Fiumicino e Bergamo - che, complessivamente, movimentano 674 mila tonnellate, pari al 75,4% del traffico nazionale cargo. Primi nella classifica nazionale rimangono i due hub di Malpensa e Fiumicino, con una quota di mercato rispettivamente pari al 46,3% e al 16%; Bergamo-Orio al Serio (13,1%) conferma il proprio ruolo di terzo scalo merci del Paese. Seguono Venezia, Brescia e Bologna che detengono, rispettivamente una quota di mercato pari a circa il 4,5% del totale (tab. 82).

Con riferimento agli accordi siglati sul mercato italiano[28], si segnala che *Cargoitalia* ha avviato una collaborazione con la compagnia africana *Africa West Cargo* per fornire nuovi

[28] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

collegamenti tra Europa e Africa. La compagnia possiede hub in Belgio, Emirati Arabi e Togo ed è specializzata nei servizi cargo aereo per la parte occidentale del continente africano.

Tab. 82. Cargo aereo - Il traffico cargo negli aeroporti italiani - Anno 2012

Aeroporto	Rank 2012	*Rank 2011*	Cargo (tons)	Var. % 2012/2011	Var. % 2011/2010	Quota di mercato 2012
Milano MXP	1	*1*	414.317	-8,0%	4,1%	46,3%
Roma FCO	2	*2*	143.244	-5,7%	-7,7%	16,0%
Bergamo	3	*3*	117.005	4,0%	5,3%	13,1%
Venezia	4	*5*	40.887	-2,4%	11,4%	4,6%
Brescia	5	*6*	40.746	1,5%	17,0%	4,6%
Bologna	6	*4*	40.645	-7,2%	15,8%	4,5%
Milano LIN	7	*7*	19.807	1,1%	2,8%	2,2%
Roma CIA	8	*8*	16.943	-10,1%	4,7%	1,9%
Torino	9	*10*	10.543	29,6%	-2,6%	1,2%
Catania	10	*9*	7.904	-11,8%	-2,6%	0,9%
Pisa	11	*11*	7.377	-1,4%	7,5%	0,8%
Ancona	12	*12*	6.864	-1,9%	11,5%	0,8%
Napoli	13	*14*	5.282	6,8%	-7,1%	0,6%
Verona	14	*13*	4.992	-7,2%	16,1%	0,6%
Genova	15	*15*	3.430	5,3%	-16,9%	0,4%
Cagliari	16	*16*	3.052	-2,0%	-13,8%	0,3%
Palermo	17	*18*	2.367	19,7%	-30,7%	0,3%
Bari	18	*17*	1.999	-6,2%	-11,3%	0,2%
Lamezia T.	19	*19*	1.698	-4,3%	-8,6%	0,2%
Alghero	20	*20*	1.637	3,6%	9,3%	0,2%
Pescara	21	*21*	1.221	1,8%	-43,3%	0,1%
Rimini	22	*23*	745	-5,2%	96,5%	0,1%
Trieste - Ronchi L.	23	*24*	639	-5,5%	2,6%	0,1%
Firenze	24	*26*	358	-26,0%	-15,8%	0,04%
Olbia	25	*27*	136	-33,0%	-8,1%	0,02%
Reggio Cal.	26	*28*	114	-13,0%	-31,4%	0,01%
Brindisi	27	*29*	67	-10,7%	-51,3%	0,01%
Treviso	28	*22*	53	-93,9%	-70,4%	0,01%
Trapani	29	*30*	38	192,3%	30,0%	0,004%
Forlì	30	*25*	2	-99,6%	-54,8%	0,0002%
Totale			**894.112**	**-4,9%**	**2,3%**	**100,0%**

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assaeroporti, 2013

Tab. 83. Cargo aereo - Accordi riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
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.

Fonte: Nomisma

4. IL TRASPORTO PASSEGGERI

4.1. Il settore terrestre

Il trasporto pubblico locale e a media-lunga percorrenza

Lo scenario internazionale

Nella precedente edizione di questo volume, era stata data notizia del vigoroso processo di concentrazione del settore a livello europeo operato da alcuni tra i maggiori *player* e culminato con il perfezionamento di due operazioni di estrema rilevanza per il forte impatto sulla concorrenza sull'intero mercato comunitario, che avevano richiesto l'intervento delle autorità antitrust europee: si trattava della fusione tra le francesi *Transdev* e *Veolia Transport* e dell'acquisizione della britannica *Arriva* da parte del colosso tedesco *Deutsche Bahn*, in seguito rinominata DB Arriva, che eroga servizi di TPL ferroviario e su gomma in dodici Paesi europei.

Nel periodo di riferimento[1], si è raffreddata la corsa al processo di concentrazione che aveva caratterizzato i bienni precedenti, che potrebbe tuttavia registrare nei prossimi mesi una sostanziale accelerazione: *Deutsche Bahn* ha infatti annunciato l'apertura della fase negoziale di un'operazione riguardante l'acquisizione dei servizi di trasporto regionale di Veolia Transdev Central Europe.

Data la quota di mercato controllata dai due potenziali soggetti contraenti, l'operazione è sottoposta al vaglio delle autorità di controllo sulle concentrazioni: Veolia Transdev Central Europe gestisce il trasporto regionale su gomma in sei Paesi dell'Europa centrale e orientale (Croazia, Polonia, Serbia, Slovacchia, Slovenia e Repubblica Ceca) e allo stesso tempo DB Arriva, controllata di Deutsche Bahn, è presente negli stessi mercati di Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca, oltre che in Ungheria.

A conferma della strategia di espansione di *DB Arriva* nei mercati dell'Est europeo, si segnala che in Ungheria, l'autorità dei trasporti di Budapest ha assegnato due nuove concessioni per la gestione di linee di autobus alla joint venture *VT Transman*, partecipata per il 49,9% proprio dalla compagnia tedesca.

Allo stesso tempo *Keolis*, operatore ferroviario leader nel settore del TPL, dopo la serrata campagna acquisizioni in ambito nazionale già segnalata in passato, ha proceduto ad una

[1] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

operazione di internazionalizzazione, rafforzando la propria presenza negli Stati Uniti, attraverso la controllata Keolis America, con l'acquisizione di Tectrans, operatore del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, con sede in California. La società sarà rinominata Keolis Transit America (KTA), rafforzando così il *brand* del gruppo che negli Stati Uniti vanta già attività ferroviarie grazie a Keolis Rail Services America.

Si segnala inoltre che, in ambito domestico, *Keolis* ha vinto la gara per la gestione del trasporto pubblico di Orléans.

Si riporta di seguito il dettaglio delle operazioni e degli accordi di rilievo per il settore internazionale che hanno avuto luogo nel periodo monitorato.

Tab. 84. TPL - M&A sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Keolis (FR)	2012	Tectrans (USA)	Keolis America, la controllata statunitense del gruppo francese Keolis, ha acquisito Tectrans, operatore del trasporto pubblico urbano e extraurbano, con sede in California. Tectrans dispone di 1400 dipendenti e una flotta di oltre 1500 veicoli. La società sarà rinominata Keolis Transit America (KTA), rafforzando così il *brand* del gruppo, che negli Stati Uniti vanta già attività ferroviarie grazie a Keolis Rail Services America.

Fonte: Nomisma

Tab. 85. TPL - Accordi sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Keolis (FR); Governo Orléans, Francia (FR)	Keolis ha vinto la gara per la gestione del trasporto pubblico di Orléans, in Francia, contro il gestore uscente, Setao, filiale di Veolia Transdev, che gestiva il servizio da circa trenta anni. Il contratto ha una durata di 7 anni.
2012	DB Arriva (DE); Budapesti Közlekedési Központ (HU)	L'autorità dei trasporti di Budapest (Budapesti Közlekedési Központ) ha assegnato alla joint venture VT Transman due nuovi contratti per la gestione di linee di autobus. DB Arriva detiene una quota del 49,9% nella jv. I servizi inizieranno nel maggio 2013. Il contratto, che ha durata di 8 anni e prevede un'opzione di rinnovo biennale, ha un volume di 29 milioni di euro e su circa 11.500 mila km all'anno.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, malgrado siano diminuite le operazioni all'interno del settore, alcuni tra i maggiori operatori europei hanno siglato accordi e costituito *joint venture* per lo sviluppo del *trasporto ferroviario a lunga percorrenza* e dei collegamenti tra i rispettivi Paesi.

È questo, ad esempio, il caso del colosso francese *SNCF* che, in India, ha siglato un accordo di cooperazione con le ferrovie statali Indian Railways (IR). L'accordo fa parte di un progetto di ampio rinnovamento delle ferrovie indiane, da concludersi entro il 2020 e

focalizzato su quattro aree: Alta Velocità (partirà dalla linea di circa 450 chilometri Mumbai-Ahmedabad), rinnovo delle stazioni, miglioramento del network e dei servizi suburbani.

Tab. 86. Ferroviario passeggeri a lunga percorrenza - Accordi sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2013	SNCF (FR); Indian Railways (IR) (India)	La compagnia ferroviaria statale francese SNCF ha siglato un accordo di cooperazione con IR. L'accordo fa parte di un progetto di ampio rinnovamento delle ferrovie indiane, da concludersi entro il 2020, e focalizzato su quattro aree: Alta Velocità (partirà dalla linea di circa 450 chilometri Mumbai-Ahmedabad), rinnovo delle stazioni, miglioramento del network e dei servizi suburbani.

Fonte: Nomisma

Si conferma, al contrario, la vivace stagione relativa agli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, in particolare ad Alta Velocità, sia nei Paesi in rapida crescita che nelle economie consolidate. Di seguito si riportano alcuni esempi significativi:

- negli *Emirati Arabi Uniti*, Etihad Rail, compagnia ferroviaria nazionale, ha dato avvio allo sviluppo della seconda fase della rete ferroviaria; il progetto riguarda la costruzione di nuove linee tra Ruwais e Ghweifat (137 km) e tra Liwa Junction e Al Ain (190 km). Al termine dei lavori, la rete si estenderà per oltre 1.200 km attraverso gli Emirati e costituirà una parte fondamentale della rete ferroviaria internazionale che collega gli Emirati Arabi Uniti, a Ovest, all'Arabia Saudita e, a Est, all'Oman;
- il governo del *Marocco* ha stanziato i fondi per la costruzione della nuova rete ad Alta Velocità sulla tratta Tangeri-Kénitra (350 km) che rappresenta la prima fase di un progetto, partito nel 2005, che punta alla realizzazione di una rete di 1.500 km. Il costo per realizzare i primi 350 km, il cui completamento è previsto per il biennio 2015/2016 è di circa 1,8 miliardi di dollari. L'opera è particolarmente rilevante se si pensa che la rete ferroviaria del Paese attualmente conta 2.167 km di cui solo circa la metà è elettrificata e circa un quarto è a doppio binario;
- negli *Stati Uniti*, il governo della California ha finanziato per 4,7 miliardi di dollari la costruzione della prima tratta Madera-Bakersfield (210 km) della nuova linea ferroviaria Los Angeles - San Francisco, prima e unica strada ferrata statunitense dedicata espressamente ai servizi ad Alta Velocità, la cui realizzazione richiederà un investimento complessivo di circa 68 miliardi di dollari;
- nella penisola iberica è stata completata l'ultima tratta della connessione ad Alta Velocità tra *Spagna* e Francia: l'entrata in servizio della sezione Barcellona-Figueres rappresenta il completamento di un progetto - la linea ad Alta Velocità Madrid-Barcellona-frontiera francese - che ha avuto un significativo coinvolgimento e sostegno

dall'Unione europea, a fronte di un investimento di 3,5 miliardi di euro concentrati soprattutto nelle sezioni transfrontaliere e le connessioni intermodali, come il collegamento con il porto di Barcellona. Si segnala che la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha contribuito con 2,2 miliardi di euro al finanziamento della linea.

Da ultimo, in tema di normativa comunitaria di settore, si segnala la presentazione da parte della Commissione europea del *quarto pacchetto ferroviario*, che si compone di una Comunicazione, tre proposte di direttiva, tre proposte di regolamento e tre relazioni, secondo un "approccio strategico integrato che lega i vari provvedimenti e gli effetti attesi". I principali campi di intervento del IV pacchetto riguardano la governance dell'infrastruttura, l'apertura dei mercati nazionali del trasporto passeggeri su rotaia, la sicurezza, l'interoperabilità[2].

Lo scenario italiano

Nel settore del TPL nazionale, nel periodo di riferimento[3], le aziende hanno continuato a condurre strategie di aggregazione, pur in un persistente quadro di incertezza normativa che da quindici anni caratterizza il comparto italiano[4].

Nel 2012, si è registrato l'ennesimo cambiamento di rotta per questo settore[5]. A luglio la Corte Costituzionale[6] ha infatti dichiarato illegittima la nuova disciplina dei servizi pubblici locali, introdotta dalla legge 148/2011 e successive modifiche, dopo il referendum popolare abrogativo di giugno 2011. Di conseguenza, i principali riferimenti normativi per

---

[2] Per la Comunicazione, le Relazioni e gli altri documenti connessi alle proposte legislative (le valutazioni d'impatto), si veda http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.htm. Di seguito, si indicano le sei proposte legislative del "IV pacchetto ferroviario":
- COM (2013) 26 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie";
- COM (2013) 27 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004";
- COM (2013) 28 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia";
- COM (2013) 29 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria";
- COM (2013) 30 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea" (rifusione);
- COM (2013) 31 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie" (rifusione).

[3] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[4] Il processo di riforma del settore del TPL ha avuto inizio con d.lgs. 422/97 "Burlando".

[5] Fonte: Federtrasporto (2012), *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti - II semestre 2012*, Numero 35, Dicembre 2012.

[6] Corte Costituzionale, Sentenza n. 199 del 20/7/2012.

il settore del TPL sono tornati ad essere il regolamento (CE) 1370/2007, l'art. 61 della legge 99/2009 e il dlgs 422/1997 nel testo vigente, per quanto applicabili.

Con riferimento alle operazioni di filiera ferro-gomma, si segnala che Ferrovie dello Stato Italiane (FS Italiane) ha acquisito da SITA il 50% della joint venture da entrambi partecipata, in seguito alla cessazione della collaborazione con il socio privato. La compagnia, ridenominata BUSITALIA - SITA Nord[7], ha intrapreso alcune azioni strategiche, tra cui la partecipazione a gare e la stipula di accordi di *partnership* nel settore del TPL, in particolare in Veneto e in Toscana.

Nel periodo di riferimento infatti la compagnia:

- si è aggiudicata la gara per la cessione di Ataf Gestioni, controllata di Ataf e gestore del TPL di Firenze, in qualità di capofila di un'associazione temporanea di imprese partecipata da CAP Prato e Autoguidovie; i tre partner hanno presentato un'offerta economica di 18,9 milioni di euro, contro una base d'asta di 12,4 milioni[8];
- ha siglato un accordo di joint venture con Autoguidovie (Gruppo Ranza), dando vita ad un soggetto *leader* nel Centro-Nord Italia nei servizi di TPL su gomma e nei servizi integrati ferro/gomma, che opera in Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana;
- ha siglato un accordo finalizzato alla creazione di una partnership con Aps Holding, che gestisce il TPL di Padova, e con Avm, l'azienda veneziana per la mobilità, intesa finalizzata a dare vita ad un *pool* di imprese in grado di concorrere alla gara di bacino del Veneto centro-orientale.

Contestualmente Ferrovie dello Stato Italiane ha dato vita, insieme a Trentino Trasporti, ad una società mista per la gestione del traffico ferroviario regionale; l'accordo prevede che alla nuova società siano affidati il servizio sulla linea ferroviaria della Valsugana e quello sulla linea del Brennero, attualmente gestito da Trenitalia.

In tema di aggiudicazioni, si segnala inoltre che il raggruppamento di imprese formato da Autoguidovie, KM, Line, Star e Miobus ha vinto la gara per la gestione dei servizi di TPL in provincia di Cremona: si tratta di un servizio urbano ed extraurbano ed è coordinato da un unico gestore per una durata del contratto di 8 anni.

Ulteriori operazioni di aggregazione societaria hanno avuto luogo prevalentemente nel Centro-Nord.

---

[7] L'offerta di BUSITALIA – SITA Nord, al momento della costituzione, copriva 32 milioni di km annui, 1.000 dipendenti, 700 autobus, per un totale di oltre 22 milioni di passeggeri trasportati.

[8] A conferma dell'interesse riscontrato sul mercato dalla privatizzazione di Ataf Gestioni si segnala che altre cinque aziende avevano presentato offerte in fase di prequalifica: Gruppo Torinese Trasporti (GTT), Umbria Tpl e Mobilità; Tper Bologna; Sia (Brescia, Gruppo Sab controllato dagli inglesi di Deutsche Bahn) e Autolinee Toscane (controllata dalla francese Ratp).

In *Lombardia,* si segnala nel 2011, la costituzione di TRENORD su iniziativa dei due soci paritetici *Trenitalia* (Divisione regionale Lombardia) e il *Gruppo FNM* (LeNORD). La nuova società gestisce: a) 48 linee regionali e 10 suburbane nel territorio lombardo; b) il servizio di collegamento "Malpensa Express" tra l'aeroporto internazionale e le stazioni di Milano Cadorna, Milano Centrale e Milano P.ta Garibaldi; c) il Passante ferroviario di Milano. Per portare a termine l'operazione, avviata nel 2009, Trenitalia e il Gruppo FNM hanno conferito a favore di TLN[9] rispettivamente le attività di Trenitalia e LeNORD in Lombardia. Sempre nel 2011, TRENORD ha rilevato l'intera partecipazione di Trenitalia (49,85% del capitale) nella società di diritto svizzero TILO - costituita nel 2004 in joint venture tra Ferrovie dello Stato Italiane e le ferrovie svizzere FFS - che opera nel settore del trasporto su rotaia fra il Cantone Ticino e la Lombardia.

In *Emilia-Romagna*, in particolare, ha avuto luogo una stagione caratterizzata da forti processi di aggregazione societaria che hanno dato vita a operazioni che, per dimensioni e distribuzione territoriale, si collocano tra i maggiori processi di fusione aziendale condotti in ambito nazionale nel settore del TPL.

Si era già data notizia, nella precedente edizione di questo volume, di un progetto - allora in fase di studio – coordinato dalla Regione Emilia-Romagna, che riguardava la fusione di ATC Bologna e del ramo trasporti di FER[10], con l'obiettivo di creare un soggetto industriale nel settore a livello regionale[11]. Nel 2012, è stata portata a termine la fusione che ha dato vita a TPER[12].

Sempre in *Emilia*, sotto il coordinamento della Regione, è stata costituita SETA, nuova società di gestione del servizio di TPL che ha riunito le aziende operanti nelle province di Modena, Reggio Emilia e Piacenza: SETA nasce infatti dalla fusione per incorporazione di

---

[9] Come riportato nell'edizione precedente di questo volume, la joint venture Trenitalia-LeNORD (TLN) era stata costituita pariteticamente nel 2009 da Trenitalia e il Gruppo FNM. Dopo circa due anni, attraverso il conferimento dei rispettivi rami d'azienda a TLN, il Gruppo FNM e Trenitalia hanno costituito TRENORD.

[10] FER (Ferrovie Emilia-Romagna) è il risultato del percorso di unificazione delle aziende ferroviarie regionali, voluto dalla Regione. La società nasce nel 2001 dalla fusione di quattro linee in gestione commissariale governativa (Bologna Portomaggiore o FBP, Ferrovie Padane, Ferrovie Venete - linea Parma Suzzara e Ferrovia Suzzara-Ferrara); nel 2003 viene inglobato il ramo ferroviario di ATC Bologna e nel 2008 e 2009 il ramo ferroviario di ATCM Modena e di ACT Reggio Emilia. Dal 1 febbraio 2012, con la nascita di TPER Spa, ed il conferimento ad essa del ramo servizi di FER, la società gestisce l'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale.

[11] Si ricorda che nel 2009 era stata portata a termine la fusione tra ATC Bologna e ACFT Ferrara.

[12] La compagine azionaria di TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna): Regione Emilia Romagna (46,1%), Comune di Bologna (30,1%), Provincia di Bologna (18,8%), ACT Spa (3,1%), Provincia di Ferrara (1,01%), altri Enti pubblici della Regione con quote ciascuno inferiori all'1%.
I dati dimensionali di TPER nel 2012:
- *trasporto su gomma*: 50 milioni di km/anno (40% del totale regionale); 126 milioni di passeggeri/anno (49% del totale regionale); territorio servito 6.330 kmq (intere province di Bologna e Ferrara);
- *trasporto su ferro*: 5,16 milioni di km/treno/anno (27,5% del trasporto ferroviario regionale totale); 400 treni/giorno (44% dell'intero servizio nella regione); 30.000 viaggiatori/giorno (21% totale regionale) pari a quasi 8 milioni/anno.

Tempi Piacenza in ATCM Modena e dal conferimento a SETA di Autolinee dell'Emilia e del ramo gomma di ACT Reggio Emilia[13].

Anche in *Toscana e in Abruzzo* prendono corpo progetti di aggregazione. In particolare, dalla fusione delle aziende storiche di Livorno (*ATL*), Pisa (CPT), Lucca (CLAP) e del socio privato *Lazzi* ha avuto origine una nuova compagnia di trasporto pubblico locale, CTT Nord, di proprietà degli enti locali per il 65% e di soci privati per il restante 35%, società che rappresenta il primo operatore in Toscana per dimensione[14].

Tab. 87. TPL - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Ferrovie dello Stato Italiane (IT)	2011	BUSITALIA - SITA Nord (IT)	FS Italiane ha acquisito da SITA, il 50% della joint venture paritetica in seguito alla cessazione della collaborazione con il socio privato. La joint venture è stata ridenominata BUSITALIA - SITA Nord.
SETA (IT)	2011	Tempi Piacenza, ATCM Modena, Autolinee dell'Emilia, ACT Reggio Emilia (divisione gomma) (IT)	La fusione per incorporazione di Tempi Piacenza in ATCM Modena e il conferimento di Autolinee dell'Emilia e della divisione gomma di ACT Reggio Emilia hanno dato vita a SETA, società unica di gestione di TPL nelle province di Piacenza, Reggio Emilia e Modena. La nuova società gestirà 31,9 milioni di km con oltre 1.100 dipendenti.
ARPA Chieti (IT)	2011	Paoli Bus (IT)	ARPA Chieti ha stipulato un accordo di fusione per incorporazione con Paoli Bus, concessionaria di TPL nell'area aquilana. L'operazione mira a interventi di razionalizzazione e di integrazione dell'offerta di trasporto pubblico nella Valle Subequana. All'azienda regionale pubblica passano 29 addetti e il parco rotabile di Paoli Bus, composto da 28 bus.
Trenitalia Lombardia (IT)	2011	Le NORD (IT)	A meno di due anni dalla nascita della joint venture Trenitalia-LeNORD, è stata costituita TRENORD, nuova società di gestione del servizio ferroviario creata dalla fusione tra Trenitalia Lombardia e Le NORD del Gruppo FNM.
BUSITALIA-SITA Nord (gruppo FS Italiane); Cooperativa autotrasporti pratese (Cap Prato); Autoguidovie (Milano) (IT)	2012	Ataf Gestioni (IT)	L'Ati composta da BUSITALIA - SITA Nord (capofila), Cap Prato e Autoguidovie ha vinto la gara per la cessione di Ataf Gestioni, ramo TPL di Ataf Firenze. L'Ati ha presentato un'offerta di 18,9 milioni di euro, rispetto alla base d'asta di 12,4 milioni di euro per l'acquisto di Ataf Gestioni e di tutte le partecipazioni detenute da Ataf Spa, eccetto quelle in Tram di Firenze e Firenze Parcheggi.

[13] SETA gestisce 31,9 milioni di km di TPL, con un organico di circa 1.130 dipendenti e 892 mezzi, per un valore atteso della produzione superiore a 87 milioni di euro.

[14] CTT Nord esprime un fatturato di circa 87,5 milioni di euro e circa 31 milioni di chilometri di percorrenza. CTT Nord è capogruppo di CTT, costituita insieme a CAP Prato, ATN di Massa Carrara e COPIT di Pistoia.

FER (Ferrovie Emilia-Romagna) (IT)	2012	ATC Bologna (IT)	ATC Bologna e FER hanno dato vita, attraverso una fusione, a TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna), azienda che opera il servizio nei territori di Bologna e Ferrara. Per perfezionare l'operazione si è reso necessario lo scorporo di FER (Ferrovie Emilia Romagna) in due società, una proprietaria dell'infrastruttura e una di gestione dei servizi. Il progetto di fusione, coordinato dalla Regione, si va ad aggiungere a quelli che hanno dato vita a SETA, in Emilia, e a START in Romagna. Il valore della produzione atteso di TPER è di circa 245 milioni di euro.
ATL Livorno, CPT Pisa, CLAP Lucca (IT)	2012	Lazzi (IT)	Dalla fusione delle aziende storiche di Livorno (ATL), Pisa (CPT), Lucca (CLAP) e del socio privato Lazzi è nata in Toscana una nuova compagnia di TPL, CTT Nord, per il 65% di proprietà degli enti locali e per il restante 35% di privati. La società si presenta come il primo operatore in Toscana per numero di dipendenti, fatturato (87,5 milioni di euro), numero di bus e chilometri di percorrenza (circa 31 milioni). CTT Nord è capogruppo di CTT, costituita insieme a CAP Prato, ATN di Massa Carrara e Copit di Pistoia.

Fonte: Nomisma

Tab. 88. TPL - Accordi di *partnership* e *joint venture* riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Trenitalia (Gruppo FS Italiane) (IT); Trentino Trasporti (IT)	Trentino Trasporti e Trenitalia hanno costituito una società mista per la gestione del traffico ferroviario regionale, in particolare della linea della Valsugana. L'accordo prevede che alla società siano affidati il servizio e la linea ferroviaria della Valsugana e il servizio ferroviario sulla linea del Brennero, attualmente gestito da Trenitalia.
2012	BUSITALIA - SITA Nord (Gruppo FS Italiane) (IT); Autoguidovia (Gruppo Ranza) (IT)	BUSITALIA - SITA Nord ha siglato un accordo di joint venture con Autoguidovie (Gruppo Ranza). L'accordo dà vita ad un operatore leader nel Centro-Nord Italia nei servizi di TPL su gomma e nei servizi integrati ferro/gomma. La joint venture tra BUSITALIA - SITA Nord e Autoguidovie sarà operativa in Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana.
2013	Aps (IT); Avm (IT) ; BUSITALIA - SITA Nord (Gruppo FS Italiane) (IT)	Le società BUSITALIA, Aps e Avm hanno siglato l'accordo preliminare che porterà a una partnership sul trasporto pubblico locale. BUSITALIA è la società del Gruppo FS Italiane che offre numerosi collegamenti in Veneto e in Toscana e gestisce il trasporto provinciale padovano; Aps Holding è la società che gestisce il TPL di Padova e Avm è l'azienda veneziana per la mobilità. L'intesa è finalizzata a dare vita ad un pool di imprese che possa concorrere alla gara di bacino del Veneto centro-orientale.

Fonte: Nomisma

Tab. 89. TPL - Affidamenti e concessioni di servizi urbani ed extraurbani su gomma e su ferro riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	Netinera (Gruppo FS Italiane) (IT); 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 Italiane e Cube Infrastructure.
2012	Autoguidovie, KM, Line, Star e Miobus (IT); Provincia di Cremona (IT)	Il raggruppamento di imprese formato da Autoguidovie Spa, KM Spa, Line Spa, Star Spa e Miobus si è aggiudicato la gara per la gestione dei servizi del TPL sul territorio della Provincia di Cremona. Trattasi di servizio urbano ed extraurbano, coordinato da un unico gestore, per una durata del contratto di 8 anni.

Fonte: Nomisma

Anche per i servizi ferroviari di interesse non locale si è assistito ad alcune operazioni di M&A perfezionate in ambito nazionale e riconducibili a strategie di investimento o rafforzamento del proprio posizionamento sul mercato.

Nella edizione precedente di questo volume, si era data notizia dell'ingresso sul mercato della compagnia ferroviaria italiana *Arenaways*. Nel periodo esaminato, la società ha vissuto un cambio di assetto proprietario ed ha nel contempo stretto alcuni accordi di filiera sul mercato italiano.

Nel 2012, Arenaways è stata rilevata da *Go Concept*, cordata italo-austriaca di cui fanno parte il fondatore Giuseppe Arena (3% del capitale), l'azienda industriale Del Gatto (67%), l'azienda austriaca di consulting Railway B.W. (20%) e la Ambrogio Trasporti (10%), società operante nella logistica e nei trasporti intermodali.

Arenaways ha poi siglato un accordo con la ferrovia spagnola *Renfe*, finalizzato ad estendere il servizio ai treni notte che collegano il Nord e il Sud Italia, in particolare con Puglia e Sicilia; e in seguito un accordo di partnership con Trenitalia finalizzato alla gestione della biglietteria per il servizio di collegamento con treni notte tra il Nord-Ovest e il Centro-Sud in Italia.

Allo stesso tempo, *Trenitalia* ha raccolto i frutti di un progetto di internazionalizzazione attiva iniziato nel 2011 con la costituzione della joint venture Trenitalia Veolia Transdev (TVT), siglata insieme al socio Veolia Transport Rail[15], con l'obiettivo di dare vita ad un nuovo *player* sul mercato ferroviario europeo, in grado di competere sui mercati internazionali sia nell'Alta Velocità sia nei servizi passeggeri di lunga distanza, transfrontalieri e regionali. Nel periodo di riferimento, il Ministero dei Trasporti francese

[15] La Commissione europea aveva dato il via libera alla creazione della società comune per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri tra Trenitalia e l'operatore privato francese Veolia Transport.

ha rilasciato la licenza ferroviaria alla compagnia, che diventa così la prima impresa privata autorizzata ad operare in Francia nel trasporto passeggeri.

Nel 2012, ha fatto l'ingresso sul mercato italiano la compagnia Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), con un'offerta di servizi ad Alta Velocità sulla tratta Milano Porta Garibaldi – Napoli Centrale, a cui è seguita un'integrazione di offerta sulle due tratte principali AV Nord-Sud (Torino-Salerno e Venezia-Roma). Come segnalato in passato, la società era stata costituita nel 2006 su iniziativa di alcuni imprenditori italiani[16] con la finalità di entrare nel mercato dell'Alta Velocità in virtù della liberalizzazione del settore ferroviario. Da gennaio 2008, la società ha subito una modifica di assetto societario con l'ingresso di nuovi soggetti tra cui figurano il gruppo bancario Intesa Sanpaolo e le ferrovie francesi SNCF[17].

Contestualmente all'ampliamento dell'offerta, nel 2012, NTV ha siglato accordi commerciali di tipo *Fly&Rail* con compagnie aeree estere: da una parte, con il vettore cinese Cathay Pacific Airways e il gestore aeroportuale di Malpensa, SEA; dall'altra parte, con il vettore turco Turkish Airlines. Gli accordi sottoscritti mirano ad offrire ai passeggeri delle due compagnie aeree un servizio di mobilità integrata sul territorio italiano.

Si riportano in sintesi le operazioni e gli accordi che hanno riguardato alcuni operatori italiani nel periodo di riferimento.

Tab. 90. Ferroviario passeggeri a lunga percorrenza - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
TRENORD (IT)	2011	TILO (Svizzera)	Trenitalia ha conferito il pacchetto azionario detenuto in TILO (50% delle quote) a TRENORD, società dedicata al TPL su ferro in Lombardia, frutto della fusione tra Trenitalia Lombardia e LeNORD. TILO è una joint venture franco-svizzera tra Ferrovie dello Stato Italiane e la svizzera FFS attiva sul traffico transfrontaliero Ticino-Milano.
Del Gatto; Railway B.W.; Ambrogio Trasporti; Giuseppe Arena (IT)	2012	Arenaways (IT)	L'italiana Go Concept ha rilevato la compagnia ferroviaria italiana Arenaways. Della cordata fanno parte: Giuseppe Arena (3%), l'azienda industriale Del Gatto (67%), l'azienda austriaca di *consulting* Railway B.W. (20%) e Ambrogio Trasporti (10%), società operante nella logistica e trasporti intermodali. L'acquirente ha fatto un'offerta di 5 milioni di euro, a svantaggio del competitor Strade Ferrate Alta Italia.

Fonte: Nomisma

[16] Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone.

[17] L'azionariato di NTV è composto da investitori italiani che detengono il 65% del capitale - IMI Investimenti (20%), MDP Holding Uno-MDP Holding Due-MDP Holding Tre (35% complessivamente), Mais (5%), Nuova Fourb (5%), Reset 2000 (1,5%) -, dal colosso ferroviario francese SNCF Voyages Developpement (che detiene il 20%) e dal fondo lussemburghese Winged Lion Fcp-Fis Sub-Fund 1 (15%).

Tab. 91. Ferroviario passeggeri a lunga percorrenza - Accordi riguardanti operatori italiani

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.
2012	Arenaways (IT); Trenitalia (IT)	Arenaways ha siglato un accordo di partnership con Trenitalia finalizzato alla gestione della biglietteria per il servizio di collegamento con treni notte tra Nord-Ovest e Centro-Sud in Italia.
2012	Cathay Pacific Airways (Cina); NTV; SEA (IT)	Il vettore cinese Cathay Pacific Airways, l'operatore ferroviario italiano NTV e il gestore aeroportuale di Malpensa, SEA, hanno siglato un accordo del tipo Fly&Rail che offre ai passeggeri del network Cathay Pacific un servizio di mobilità integrata tra i servizi dei tre operatori.
2012	Turkish Airlines (Turchia); NTV (IT)	Il vettore turco Turkish Airlines e l'operatore ferroviario italiano NTV hanno siglato un accordo del tipo Fly&Rail che offre ai passeggeri del network Turkish un servizio di mobilità integrata.

Fonte: Nomisma

In tema di *finanziamenti comunitari*, nel 2013 la Commissione europea ha reso noto che, nel quadro del programma delle reti TEN-T, contribuirà con 10 milioni di euro equamente ripartiti, al sostegno di due progetti infrastrutturali ferroviari di importanza strategica in Lombardia facenti parte del progetto prioritario TEN-T n. 6[18] :

- il primo progetto, riguarda il potenziamento tecnologico del centro di comando del traffico ferroviario di Milano nell'ottica funzionale di costituire un centro unico di comando e regolazione per l'intera linea AV Torino-Milano-Verona-Padova;
- il secondo progetto, prevede la costruzione, sulla stessa linea AV Torino-Milano-Verona-Padova, di due gallerie in prossimità di Brescia, allo scopo di eliminare il collo di bottiglia esistente e migliorare il volume e la velocità dei collegamenti Est-Ovest in Italia, e più in generale, nell'UE.

[18] PP TEN-T N.6: asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-confine ucraino.

4.2. Il settore aereo

4.2.1. Il trasporto aereo

Lo scenario internazionale

I dati dell'International Air Transport Association (IATA) relativi al trasporto passeggeri su scala globale indicano per il 2012 un aumento annuale della domanda domestica e internazionale pari al 5,3% nel complesso. Il dato è in leggera flessione rispetto al risultato del 2011 (+5,9%), pur posizionandosi al di sopra della media degli ultimi venti anni (+5% annuo).

I passeggeri trasportati (ovvero la domanda) sono cresciuti ad un ritmo più veloce nel segmento del traffico internazionale (+6%) rispetto a quello nazionale (+4%). L'aumento complessivo dei passeggeri (+5,3%), più che proporzionale a quello dei posti offerti (+3,9%), ha fatto sì che il *load factor* si sia avvicinato ad un livello record (79,1%) (tab. 92).

Tab. 92. Aereo – La performance del settore aereo mondiale – Anno 2012*

Traffico passeggeri	Passeggeri trasportati per km operati (RPK)	Posti offerti per km percorsi (ASK)	Capacità di carico (PLF)
	var.2012/2011	*var. 2012/2011*	*2012*
Internazionale	+6,0%	+4,0%	78,9%
Nazionale	+4,0%	+3,8%	79,5%
Totale	**+5,3%**	**+3,9%**	**79,1%**

*Ove: RPK (Revenue Passengers Kilometers); ASK (Available Seat Kilometers); PLF (Passenger Load Factor). Il PLF rappresenta la percentuale dei posti offerti utilizzati.
Fonte: IATA, aggiornamento 31/1/2013

Nel 2012, le prime dieci compagnie a livello mondiale per traffico internazionale hanno registrato una crescita media del 5% nel volume dei passeggeri rispetto all'anno precedente, dato quasi dimezzato rispetto a quello del 2011 (9,5%). I migliori risultati sono da imputare, *in primis*, a Emirates di Dubai (+15,8%) e in secondo luogo alle britanniche British Airways e Easyjet (entrambe oltre il 6%). Si segnala inoltre la brillante *performance* triennale (2009-2012) di Emirates (+45,6%) e, a seguire, di Easyjet (+28,9%), Lufthansa (+22,6%) e Ryanair (+22%) (tab. 93).

Tab. 93. Aereo - Il traffico passeggeri delle prime 10 compagnie a livello mondiale: solo passeggeri internazionali trasportati (in migliaia) – Anno 2012

Rank 2012	*Rank 2009*	Compagnia aerea	Paese	Passeggeri 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota % su Top10 2012
1	*1*	Ryanair	Irlanda	79.649	+4,2%	+22,0%	21,3%
2	*2*	Lufthansa	Germania	50.877	+2,3%	+22,6%	13,6%
3	*3*	EasyJet	Regno Unito	44.601	+6,1%	+28,9%	11,9%
4	*6*	Emirates	Dubai	37.733	+15,8%	+45,6%	10,1%
5	*4*	Air France	Francia	33.693	+2,9%	+7,8%	9,0%
6	*5*	British Airways	Regno Unito	31.273	+6,7%	+12,3%	8,4%
7	*7*	KLM	Paesi Bassi	25.775	+2,8%	+15,4%	6,9%
8	*>10*	United Airlines	USA	24.843	-	-	6,6%
9	*>10*	Air Berlin	Germania	23.179	-10,2%	-	6,2%
10	*>10*	Turkish Airlines	Turchia	22.381	-	-	6,0%
		Totale Top10		**374.004**	**+5,0%**	**+23,6%**	**100,0%**

Fonte: IATA, World Air Transport Statistics (WATS)

Sulla scia della crisi internazionale, all'estremo attivismo degli operatori rilevato dal 2006 al 2008 ha fatto seguito un raffreddamento della corsa alle operazioni di M&A e alle alleanze intraprese dalle compagnie aeree. Nel periodo di riferimento[19], tuttavia, i vettori hanno continuato a perseguire esclusivamente strategie di integrazione orizzontale, tese al rafforzamento della propria posizione sui mercati noti o all'ingresso nel mercato comunitario.

Il comparto ha assistito ad alcune operazioni di grande rilevanza in grado di modificare l'assetto competitivo delle rispettive regioni e di produrre di fatto un aumento del livello di concentrazione del settore.

Si segnala tuttavia che, a quasi sei anni dal primo divieto (2007), la Commissione europea ha nuovamente negato l'autorizzazione al *takeover* del vettore irlandese Ryanair sulla compagnia di bandiera connazionale Aer Lingus. Il mancato *nulla osta* è motivato dal fatto che la concentrazione genererebbe un monopolio o, comunque, una posizione dominante su ben 46 rotte aeree che, allo stato attuale, sono oggetto di intensa concorrenza da parte delle due compagnie.

Negli Stati Uniti, le connazionali *American Airlines* e *US Airways* hanno annunciato l'avvio di un piano di aggregazione societaria, funzionale alla costituzione della più grande

[19] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

compagnia aerea su scala globale; dalla fusione sono attese sinergie quantificabili in circa 1 miliardo di dollari l'anno[20].

Allo stesso tempo, la statunitense *Delta Air Lines* ha acquisito, per un controvalore di 360 milioni di dollari, il 49% del capitale azionario della compagnia aerea britannica Virgin Atlantic Airways dal gruppo Singapore Airlines (SIA). Sebbene il 51% rimanga in capo al gruppo Virgin e al suo management, attraverso l'operazione, *Delta* porta avanti la propria strategia di presidio del mercato europeo.

Sempre in *Europa*, Etihad Airways ha raggiunto una partecipazione del 29,2% in Air Berlin, sotto forma di aumento di capitale: la compagnia araba, che prima deteneva il 3%, è in tal modo divenuta il maggiore azionista della compagnia. Nel frattempo, Etihad ha siglato un accordo di *code-sharing* con il gruppo franco-olandese Air France-KLM.

A conferma delle azioni intraprese dalle compagnie arabe per garantirsi l'ingresso sui mercati comunitari, si segnala che Qatar Airways ha manifestato informalmente interesse all'acquisizione di una partecipazione di minoranza nella compagnia ceca Czech Airlines, coinvolta nel processo di privatizzazione annunciato dal governo ceco nel 2012 e attualmente in corso.

Da ultimo, i vettori *Brit Air*, *Regional* e *Airlinear*, di proprietà di Air France, hanno proceduto ad una operazione di fusione costituendo Hop!, compagnia regionale *low cost* controllata dal colosso aereo francese, quinto vettore della classifica mondiale per passeggeri internazionali trasportati. La strategia sottostante all'aggregazione delle tre compagnie è sostanzialmente di natura industriale, poiché essa consente ad Air France di razionalizzare la propria offerta: la capogruppo Air France a presidio delle lunghe tratte e delle tratte corte-medie a forte clientela *business* dallo scalo di Roissy (Paris CDG); Transavia sui collegamenti turistici *low cost* da Orly; Hop! sui voli interni e europei di medio raggio da Orly e Lione.

Tab. 94. Aereo - M&A riguardanti vettori tradizionali sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Etihad Airways (UAE)	2012	Air Berlin (DE)	La compagnia araba Etihad Airways ha raggiunto una partecipazione del 29,2% in Air Berlin sotto forma di aumento di capitale. Etihad Airways, che prima deteneva il 3%, è diventato il maggiore azionista della compagnia. Etihad garantisce contestualmente a Air Berlin un prestito di 255 milioni di dollari per l'acquisizione di aeromobili.

[20] La nuova *big company* ha le potenzialità per offrire 6700 voli giornalieri per 336 destinazioni in 56 Paesi, con un totale di 900 velivoli e 95 mila dipendenti. Le due società manterranno i rispettivi *brand*.

Delta Air Lines (USA)	2012	Virgin Atlantic Airways (UK)	La compagnia americana Delta Air Lines ha acquisito per 360 milioni di dollari il 49% del capitale azionario della compagnia aerea britannica Virgin Atlantic Airways dal gruppo Singapore Airlines (SIA). Il 51% rimarrà in capo al gruppo Virgin e al management. Virgin Atlantic manterrà il proprio marchio.
US Airways (USA)	2013	American Airlines (USA)	American Airlines e US Airways hanno annunciato un piano di fusione che darà vita alla più grande compagnia aerea del mondo. Dalla fusione sono attese sinergie quantificabili in 1 miliardo di dollari l'anno.

Fonte: Nomisma

Tab. 95. Aereo - M&A riguardanti vettori *low cost* sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Brit Air, Regional (FR)	2013	Airlinear (FR)	I vettori Brit Air, Regional e Airlinear, di proprietà di Air France, si fondono per dare vita a Hop!, compagnia regionale low cost controllata dal colosso francese. Air France mette così ordine alla propria offerta: Air France presidia le lunghe tratte e le tratte corte-medie a forte clientela business da Roissy; Transavia presidia i collegamenti turistici low cost da Orly; Hop! gestirà i voli interni e europei di medio raggio da Orly e Lione.

Fonte: Nomisma

Tab. 96. Aereo - Accordi sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	Air France-KLM (FR); Etihad Airways (EAU)	Il gruppo franco-olandese Air France-KLM e la compagnia aerea araba Etihad Airways hanno siglato un accordo di code-sharing relativo al trasporto passeggeri.

Fonte: Nomisma

Intanto continua lo sforzo della Commissione europea per accelerare la realizzazione del Cielo unico europeo. Nel periodo di riferimento, è giunto a termine il processo di costituzione dei nove FAB programmati dall'Unione europea[21], con la nascita di nuovi cinque blocchi:

- FAB Central Europe (FAB CE) (Austria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e Slovenia);
- Danube FAB (Bulgaria e Romania);
- North European FAB (Estonia, Finlandia, Lettonia e Norvegia);
- BLUE MED FAB (Cipro, Grecia, Italia e Malta);
- Baltic FAB (Lituania e Polonia).

[21] *Functional Airspace Block* (Blocco funzionale di spazio aereo). I primi quattro erano stati costituiti nel periodo 2008-2010: UK-Ireland FAB, Danish-Swedish FAB, FAB Europe Central (FABEC) (Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svizzera) e South West FAB (Portogallo e Spagna).

Il concetto di FAB è stato definito nel primo pacchetto legislativo (2004) del Cielo unico europeo (SES - Single European Sky) ed è stato ulteriormente sviluppato nel secondo pacchetto (2009). La creazione dei FAB è una delle pietre angolari del SES, che consentirà una semplificazione ed un'armonizzazione nella gestione del traffico aereo, con miglioramento della capacità operative, riduzione dei costi e un minore impatto ambientale delle operazioni aeronautiche.

FOCUS 2 – LA PERFORMANCE DELL'INDUSTRIA AEREA AL 2013 E LE PREVISIONI AL 2016

Nelle previsioni IATA per il 2013, i mercati emergenti continueranno a rappresentare la principale fonte di crescita della domanda di passeggeri. La regione che registra la crescita più rapida è il Medioriente, con tassi a due cifre, pari al 13,9% nel 2012 e al 15% nel 2013, imputabili al continuo aumento del traffico sui mercati a lungo raggio. In America Latina la crescita ha progressivamente rallentato negli ultimi due anni (da 15,8% del 2010 a 9,8% del 2013) (tab. 97), in parte in reazione alla perdita di traffico sui mercati interni.

Tra i mercati maturi le stime indicano una migliore *performance* delle compagnie europee (+4%) rispetto a quelle nordamericane (+1,7%), malgrado la recessione in Europa e, per contro, la moderata crescita dell'economia statunitense. La debole crescita del traffico in Nord America riflette sostanzialmente il grado di maturità del mercato domestico statunitense e allo stesso tempo la limitata espansione di capacità delle compagnie.

Tab. 97. Aereo – Le performance del settore aereo per area geografica dal 2009 al 2013*

Aree	Traffico passeggeri (RPK) Var. % annua					Capacità passeggeri (ASK) Var. % annua				
	2009	2010	2011	2012	2013**	2009	2010	2011	2012	2013**
Nord America	-5,2	4,1	2,3	1,4	1,7	-6,1	2,1	2,5	0,5	0,7
Europa	-3,7	5,0	9,0	4,4	4,0	-3,4	2,5	9,5	2,7	2,7
Asia-Pacifico	1,0	10,6	5,4	6,9	6,3	0,0	5,2	5,9	6,1	5,6
Medioriente	11,8	16,7	8,5	13,9	15,0	14,5	12,5	8,9	11,3	12,6
America Latina	2,7	15,8	11,4	8,6	9,8	4,4	10,4	9,8	8,1	7,8
Africa	-3,4	10,5	0,3	5,9	7,5	-0,8	8,2	2,6	4,6	6,7
Mondo	**-1,6**	**7,7**	**5,9**	**5,3**	**5,3**	**-1,7**	**4,4**	**6,3**	**4,2**	**4,3**

*Ove: RPK (Revenue Passengers Kilometers); ASK (Available Seat Kilometers); ** Stime
Note: I dati includono il traffico nazionale e internazionale.
Fonte: IATA, Financial Forecast, June 2013

Con riferimento al solo trasporto passeggeri, la IATA ha pubblicato le previsioni di traffico[22] con orizzonte temporale 2016, anno per cui è atteso un volume complessivo di passeggeri dell'industria aerea mondiale pari a 3,6 miliardi, con circa 831 milioni di nuovi passeggeri rispetto al 2011 (+30%): di questi, 500 milioni sono attesi sulle rotte domestiche e 331 su quelle internazionali.

[22] Fonte: IATA (2012), Airline Industry Forecast 2012-2016

Più in dettaglio, i principali risultati attesi nel 2016:

- crescita dell'Africa ad un tasso annuale del 6,8% (il maggiore di tutte le regioni mondiali), a cui seguono Asia (+6,7%), Medioriente (+6,6%), America Latina (+5,8%), Europa (4,4%) e Nord America (+4,3%);
- consolidamento degli Stati Uniti come il più vasto mercato unico a livello globale, per il traffico sia domestico (710,2 milioni di passeggeri trasportati) che internazionale (223 milioni);
- raggiungimento per la Cina di quota 193 milioni di nuovi passeggeri, pari a circa il 23% del traffico globale (831 milioni di nuovi passeggeri totali);
- origine del 33% del traffico globale passeggeri dalla regione Asia-Pacifico (contro il 29% del 2011).

Relativamente al solo traffico internazionale, IATA stima una crescita annua del 5,3%, con un volume di passeggeri di 1,45 miliardi del 2016. I primi cinque Paesi per numero di passeggeri internazionali nel 2016 sono: Stati Uniti (+42,1 milioni di nuovi passeggeri rispetto al 2011), Regno Unito (+32,8 milioni), Germania (+28,2), Spagna (+21,6) e Francia (+23,4) (tab. 98).

Tab. 98. Aereo – I primi 10 mercati nel 2016 per passeggeri internazionali (in milioni)

Rank	Paese	Passeggeri internazionali al 2016*		Previsioni di aumento sul 2011	
		in milioni	*% su Mondo*	*in milioni*	*in variazione %*
1	Stati Uniti	223,1	15,4%	42,1	23,3%
2	Regno Unito	200,8	13,9%	32,8	19,5%
3	Germania	172,9	12,0%	28,2	19,5%
4	Spagna	134,6	9,3%	21,6	19,1%
5	Francia	123,1	8,5%	23,4	23,5%
6	Cina	103,1	7,1%	-	-
7	Italia	96,9	6,7%	-	-
8	Emirati Arabi	87,0	6,0%	-	-
9	Hong Kong	73,0	5,1%	-	-
10	Giappone	69,9	4,8%	-	-
	Totale Top10	**1.284,4**	**88,9%**	-	-
	Totale Mondo	**1.444,9**	**100,0%**	-	-

* Previsioni

Fonte: IATA, Airline Industry Forecast 2012-2016

Si fa notare che 5 dei 10 mercati previsti in più rapida crescita per il traffico internazionale di passeggeri si trovano tra i Paesi del Commonwealth e dell'ex Unione Sovietica; gli altri cinque sono concentrati in America Latina, Africa e Asia-Pacifico. Nell'ordine: Kazakistan (+20,3%), Uzbekistan (+11,1%), Sudan (+9,2%), Uruguay (+9%), Azerbaigian (+8,9%), Ucraina (+8,8%), Cambogia (+8,7%), Cile (+8,5%), Panama (+8,5%) e Federazione Russa (+8,4%).

Lo scenario italiano

Nel periodo di riferimento[23], le acquisizioni concluse da investitori e operatori italiani hanno riguardato sostanzialmente il mercato domestico.

Si dà notizia, a proposito, dell'operazione condotta dal gruppo bancario Intesa Sanpaolo che ha rafforzato la propria posizione all'interno della compagine societaria di CAI - Alitalia rilevando, attraverso una controllata, la quota dell'1,33% della compagnia aerea detenuta da Fingen, gruppo industriale intenzionato ad uscire dall'azionariato, il cui investimento iniziale ammontava a 15 milioni di euro[24]. Con l'acquisizione, l'investimento di Intesa in CAI sale a 115 milioni di euro, per una quota pari al 10%.

Alterne vicende hanno interessato la compagnia aerea Meridiana fly: la Regione Sardegna nel 2011 ha siglato una lettera d'intenti per acquisire, attraverso la finanziaria regionale Sfirs, quote della compagnia aerea dalla finanziaria AKFED, che la controlla. L'intesa mirava a dare vita a un percorso di cooperazione finalizzato, da una parte, al consolidamento del sistema del trasporto aereo della regione e, dall'altra parte, al rafforzamento del legame con uno dei principali soggetti industriali del territorio.

Nel 2013 Meridiana Spa, il cui azionista di controllo è la stessa AKFED, ha acquisito le azioni di Meridiana fly detenute dagli ex soci di Air Italy Holding (controllata da Meridiana Spa stessa), complessivamente pari a circa il 38,71% del capitale.

Si segnala inoltre che la finanziaria RT ha acquisito la compagnia aerea *charter* Livingston, in amministrazione controllata da ottobre 2010. Livingston, insieme a Lauda Air Italia, faceva parte del Livingston Aviation Group, di proprietà del Gruppo Ventaglio.

Con riferimento agli *accordi* si evidenzia come si sia del tutto arrestata la vivacità riscontrata nei bienni precedenti.

Tab. 99. Aereo - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Intesa Sanpaolo (IT)	2011	CAI (Alitalia) (IT)	Il gruppo bancario Intesa Sanpaolo ha acquisito una quota ulteriorie di CAI-Alitalia, ceduta da Fingen, attraverso la piccola società controllata Ottobre 2008 srl. L'investimento di Fingen era di 15 milioni di euro (1,33% del capitale). L'investimento di Intesa sale così a 115 milioni (circa il 10% del capitale). Fino al 12 gennaio 2013, le azioni di CAI potevano essere comprate solo da altri soci italiani.

[23] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[24] Si segnala che fino al 12 gennaio 2013, le azioni di CAI-Alitalia potevano essere rilevate solo da soci italiani. Si ricorda che il socio di maggioranza di CAI è rappresentato da Air France-KLM, che con un investimento di 323 milioni di euro detiene il 25% del capitale della compagnia.

RT (IT)	2011	Livingston (IT)	RT srl, di proprietà di Riccardo Toto, ha acquisito il 100% della compagnia aerea charter Livingston, in amministrazione controllata da ottobre 2010. Livingston, insieme a Lauda Air Italia, faceva parte del Livingston Aviation Group, di proprietà del Gruppo Ventaglio.
Regione Sardegna (IT)	2011	Meridiana fly (IT)	La Regione Sardegna ha siglato una lettera d'intenti per acquisire dalla finanziaria AKFED (Aga Khan Fund for Economic Development, agenzia per lo sviluppo che detiene il controllo di Meridiana) una quota della compagnia aerea, tramite aumento di capitale, attraverso la finanziaria regionale Sfirs.
Meridiana (IT)	2013	Meridiana fly (IT)	Meridiana ha acquisito le azioni di Meridiana Fly detenute dagli ex soci di Air Italy Holding (Marchin Investments, Pathfinder, Zain Holding) complessivamente pari a circa il 38,71% del capitale.

Fonte: Nomisma

4.2.2 L'attività aeroportuale

Lo scenario internazionale

Secondo i dati di Airports Council International (ACI)[25], il sistema aeroportuale dell'area Asia-Pacifico ha riportato un tasso di crescita particolarmente positivo (+7,5%; 1,3 miliardi), che si differenzia in misura sostanziale dalla modesta crescita del Nord America (+1,2%) e dell'Europa (+1,7%), che hanno movimentato rispettivamente circa 1,5 miliardi di passeggeri. Molto performanti sono anche i risultati delle altre regioni mondiali, sebbene i rispettivi tassi di crescita siano basati su livelli di traffico sensibilmente inferiori dei precedenti: America Latina +7,3% (con un mercato da 413 milioni di passeggeri); Medioriente +13,1% (182 milioni di passeggeri); Africa +6,4% (147 milioni).

Con riferimento al processo di concentrazione, si segnala che i primi 5 aeroporti a livello mondiale hanno movimentato il 23,8% del traffico dei primi 30 aeroporti, mentre i primi 10 aeroporti il 42,5%. Il dato è sostanzialmente in linea con il risultato degli ultimi sei anni.

Si segnala l'imponente crescita dei primi 5 scali della regione Asia-Pacifico (+26% nel complesso) nel triennio 2009-2012, a fronte di quella dei primi 5 scali di Stati Uniti (+7,2%) ed Europa (+7%) (tab. 100).

[25] Fonte: Airports Council International (2013), *Preliminary 2012 World Airport Traffic and Rankings* (release del 26/3/2013).

Tab. 100. Aeroporti - Il traffico passeggeri nei cinque maggiori aeroporti per area geografica - Anno 2012

Area geografica	Passeggeri 2012	Var. % 2012/2011	Var. % 2012/2009	Quota di mercato su top 30 2012	Quota di mercato su top 30 2009
Top5 Stati Uniti	337.532.611	+1,8%	+7,2%	21,1%	22,8%
Top5 Asia-Pacifico	315.557.378	+7,3%	+26,0%	19,7%	18,1%
Top5 Europa	285.381.920	-0,3%	+7,0%	17,8%	19,3%
Totale Top30	**1.598.794.884**	**+4,9%**	**+15,5%**	**100%**	**100%**

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Airport Council International, 2013

Nel 2012, i mercati delle economie emergenti continuano a riportare ottime *performance*. Ben cinque aeroporti con un traffico di oltre 40 milioni di passeggeri hanno infatti registrato nel 2012 tassi di crescita a due cifre su base annua: Istanbul (+20,6%), Dubai (+13,2%), Jakarta (+12,1%), Bangkok (+10,6%) e Singapore (+10,0%). Tra i primi dieci scali per tasso di crescita annua, l'unico aeroporto occidentale è quello di San Francisco (+8,5%) (tab. 101). Si segnalano altresì gli impressionanti tassi di crescita che hanno caratterizzato alcuni tra i principali scali emergenti dal 2009 al 2012: Jakarta (+55,5%), Dubai (+41%), Shanghai (+40,7%) e Singapore (+37,6%).

Tab. 101. Aeroporti - Il traffico passeggeri nei primi 30 aeroporti a livello mondiale - Anno 2012

Aeroporto	Codice IATA	Paese	Rank 2012	*Rank 2009*	Passeggeri 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2012/09	Quota su Top 30 2012
Atlanta, GA	(ATL)	USA	1	*1*	95.462.867	+3,3%	+8,4%	6,0%
Beijing	(PEK)	Cina	2	*3*	81.929.359	+4,1%	+25,3%	5,1%
London-Heathrow	(LHR)	Regno Unito	3	*2*	70.037.417	+0,9%	+6,1%	4,4%
Tokyo-Haneda	(HND)	Giappone	4	*5*	66.795.178	+6,7%	+7,9%	4,2%
Chicago	(ORD)	USA	5	*4*	66.633.503	-0,1%	+3,9%	4,2%
Los Angeles, CA	(LAX)	USA	6	*7*	63.688.121	+3,0%	+12,7%	4,0%
Parigi CDG	(CDG)	Francia	7	*6*	61.611.934	+1,1%	+6,4%	3,9%
Dallas/Ft Worth Airport, TX	(DFW)	USA	8	*8*	58.591.842	+1,4%	+4,6%	3,7%
Jakarta	(CGK)	Indonesia	9	*22*	57.772.762	+12,1%	+55,5%	3,6%
Dubai	(DXB)	Dubai	10	*15*	57.684.550	+13,2%	+41,0%	3,6%
Frankfurt	(FRA)	Germania	11	*9*	57.520.001	+1,9%	+12,9%	3,6%
Hong Kong	(HKG)	Cina	12	*13*	56.057.751	+5,1%	+23,0%	3,5%
Denver, CO	(DEN)	USA	13	*10*	53.156.278	+0,6%	+6,0%	3,3%
Bangkok	(BKK)	Thailandia	14	*16*	53.002.328	+10,6%	+30,9%	3,3%
Singapore	(SIN)	Singapore	15	*21*	51.181.804	+10,0%	+37,6%	3,2%
Amsterdam	(AMS)	Paesi Bassi	16	*14*	51.035.590	+2,6%	+17,1%	3,2%

(segue)

(continua)

Aeroporto	Codice IATA	Paese	Rank 2012	*Rank 2009*	Passeggeri 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2012/09	Quota su Top 30 2012
New York, NY	(JFK)	USA	17	*12*	49.291.765	+3,5%	+7,4%	3,1%
Guangzhou	(CAN)	Cina	18	*23*	48.548.430	+7,8%	+31,0%	3,0%
Madrid	(MAD)	Spagna	19	*11*	45.176.978	-9,0%	-6,4%	2,8%
Istanbul	(IST)	Turchia	20	*>30*	45.124.831	+20,6%	n.d.	2,8%
Shanghai	(PVG)	Cina	21	*>30*	44.880.164	+8,3%	+40,7%	2,8%
San Francisco,	(SFO)	USA	22	*20*	44.399.885	+8,5%	+18,9%	2,8%
Charlotte, NC	(CLT)	USA	23	*24*	41.228.372	+5,6%	+19,4%	2,6%
Las Vegas, NV	(LAS)	USA	24	*17*	40.799.830	+0,6%	+0,8%	2,6%
Phoenix, AZ	(PHX)	USA	25	*19*	40.421.611	-0,3%	+6,9%	2,5%
Houston, TX	(IAH)	USA	26	*18*	39.891.444	-0,4%	-0,3%	2,5%
Kuala Lampur	(KUL)	Malaysia	27	*>30*	39.887.866	+5,8%	n.d.	2,5%
Miami, FL	(MIA)	USA	28	*25*	39.467.444	+3,0%	+16,5%	2,5%
Incheon	(ICN)	Sud Corea	29	*>30*	39.154.375	+11,3%	n.d.	2,4%
Monaco	(MUC)	Germania	30	*30*	38.360.604	+1,6%	+17,4%	2,4%
Totale Top 30					**1.598.794.884**	**+4,9%**	**+15,5%**	**100,0%**

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Airports Council International, 2013

Nel biennio di riferimento[26], tra le operazioni di cui è stata data notizia sul mercato mondiale, non si è assistito a particolari operazioni di M&A o accordi.

Un'operazione estremamente rilevante dal punto di vista degli scenari dell'internazionalizzazione riguarda, tuttavia, l'acquisizione del 20% del capitale di British Airports Authority (BAA), da parte del fondo arabo Qatar Holding Company, per un controvalore di circa 1,1 miliardi di euro. L'operazione è stata condotta, attraverso l'acquisizione di quote del consorzio PGP Topco, che controlla dal 2006 BAA ed è guidato dal gruppo spagnolo Ferrovial. BAA è la maggiore società di gestione aeroportuale britannica e controlla alcuni dei principali aeroporti del Regno Unito, tra cui Londra - Heathrow, Aberdeen, Glasgow, Southampton e Stansted[27]. La transazione è stata sottoposta al nulla osta delle autorità di controllo europee.

Intanto, BAA ha iniziato le procedure di ricerca di un acquirente per l'aeroporto di Stansted, quarto scalo del Regno Unito per traffico, la cui vendita è stata imposta dall'antitrust britannico. Tra gli acquirenti che hanno manifestato interesse vi sono il vettore *leader low cost* Ryanair, l'Authority dell'aeroporto coreano di Incheon (che aveva già tentato la scalata a Edimburgo, come membro di un gruppo guidato da JP Morgan) e

[26] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

[27] Si ricorda che in Italia BAA controllava GESAC, gestore di Napoli-Capodichino, fino a quando, nel 2010, ha ceduto la quota del 65% a F2i, attuale azionista di controllo.

Manchester Airport Group (MAG), che gestisce l'aeroporto di East Midlands: quest'ultimo, in particolare, potrebbe disporre di nuove risorse apportate dal fondo australiano Industry Funds Management, in procinto di acquistare quote nella holding.

Tab. 102. Aeroporti - M&A sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Qatar Holding Company (Qatar)	2012	BAA (UK)	Il fondo arabo Qatar Holding Company ha acquisito il 20% della società britannica BAA, attraverso l'acquisizione di quote del consorzio PGP Topco, che controlla dal 2006 BAA ed è guidato dal gruppo spagnolo Ferrovial.

Fonte: Nomisma

In tema di privatizzazioni, ha preso avvio l'iter di dismissione degli aeroporti da parte del governo portoghese. La misura si inserisce nell'ambito del piano di emergenza concordato con l'Unione europea e il Fondo Monetario Internazionale (FMI): nel maggio 2011, infatti, il Portogallo aveva accettato di varare un programma di privatizzazioni da 5,5 miliardi di euro, in cambio del prestito da 78 miliardi di euro di UE, FMI e Banca centrale europea.

Da ultimo, si evidenzia il progetto del governo cinese relativo alla costruzione di 70 nuovi aeroporti entro la fine del 2015. Si tratta di un ambizioso progetto di espansione industriale che si pone in controtendenza in una fase di rallentamento dell'economia cinese. Il piano prevede anche l'espansione dei circa 100 aeroporti esistenti, secondo un obiettivo dichiarato di raggiungere una quota di 230 aeroporti in tutto il Paese nel breve-medio periodo.

Lo scenario italiano

Nel 2012, il sistema aeroportuale italiano ha registrato una diminuzione di traffico annuale pari a -1,3%, contrariamente al buon incremento rilevato nel 2011 (+6,4%) (tab. 103).

Tab. 103. Aeroporti - Traffico passeggeri per classe di movimentazione dell'aeroporto - Anno 2012

Classe di movimentazione	Passeggeri 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2011/09	Quota di mercato 2012	Quota di mercato 2009
Oltre 10 milioni di pax	55.518.212	-2,5%	+8,1%	37,8%	39,4%
Da 5 a 10 milioni di pax	44.316.437	-0,6%	+32,7%	30,2%	25,6%
Da 1 a 5 milioni di pax	42.556.351	+0,3%	+1,6%	29,0%	32,1%
Meno di 1 milione di pax	4.493.178	-6,6%	+18,1%	3,1%	2,9%
Totale Italia	**146.884.178**	**-1,3%**	**+12,6%**	**100%**	**100%**

Nota: i dati includono il traffico nazionale, internazionale e l'aviazione generale.
Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assaeroporti, 2013

La flessione del traffico del 2012 interessa principalmente i due maggiori aeroporti – Roma Fiumicino e Milano Malpensa –, il cui traffico passeggeri (pari a circa il 38% del mercato) è diminuito del 2,5%, nonché il sistema dei piccoli scali regionali che ha scontato un

decremento del 6,6%. I primi 10 aeroporti sui 38 censiti da Assaeroporti movimentano nel 2012 circa i due terzi (74,2%) del traffico degli scali italiani. Tra i grandi aeroporti, al primo posto è posizionato Roma-Fiumicino (con una quota di mercato del 25,2%), seguito da Milano-Malpensa (12,6%) e, a distanza, da Milano-Linate (6,3%) e Bergamo (+6,1%) (tab. 104).

Tab. 104. Aeroporti - Traffico passeggeri complessivo negli aeroporti italiani - Anno 2012

Aeroporto	Rank 2012	*Rank 2011*	Passeggeri 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2011/10	Quota di mercato 2012
Roma Fiumicino	1	*1*	36.980.911	-1,8%	+3,6%	25,2%
Milano Malpensa	2	*2*	18.537.301	-4,0%	+1,8%	12,6%
Milano Linate	3	*3*	9.229.890	+1,1%	+9,2%	6,3%
Bergamo	4	*5*	8.890.720	+5,6%	+9,7%	6,1%
Venezia	5	*4*	8.188.455	-4,6%	+25,0%	5,6%
Catania	6	*6*	6.246.888	-8,1%	+7,5%	4,3%
Bologna	7	*7*	5.958.648	+1,2%	+6,8%	4,1%
Napoli	8	*8*	5.801.836	+0,6%	+3,3%	3,9%
Palermo	9	*9*	4.608.533	-7,7%	+14,3%	3,1%
Roma Ciampino	10	*10*	4.497.376	-5,9%	+4,8%	3,1%
Pisa	11	*11*	4.494.915	-0,7%	+11,3%	3,1%
Bari	12	*12*	3.780.112	+1,5%	+9,6%	2,6%
Cagliari	13	*14*	3.592.020	-2,9%	+7,4%	2,4%
Torino	14	*13*	3.521.847	-5,1%	+4,2%	2,4%
Verona	15	*15*	3.198.788	-5,5%	+12,0%	2,2%
Treviso	16	*23*	2.333.758	+116,6%	-49,9%	1,6%
Lamezia Terme	17	*16*	2.208.382	-4,0%	+20,1%	1,5%
Brindisi	18	*17*	2.101.045	+2,1%	+28,1%	1,4%
Olbia	19	*19*	1.887.640	+0,7%	+13,9%	1,3%
Firenze	20	*18*	1.852.619	-2,8%	+9,7%	1,3%
Trapani	21	*21*	1.578.753	+7,4%	-12,6%	1,1%
Alghero	22	*20*	1.518.870	+0,3%	+9,1%	1,0%
Genova	23	*22*	1.381.693	-1,8%	+9,3%	0,9%
Trieste - Ronchi dei L.	24	*25*	882.146	+2,6%	+18,2%	0,6%
Rimini	25	*24*	795.872	-13,6%	+66,5%	0,5%
Reggio Cal.	26	27	571.694	+1,9%	+2,3%	0,4%
Ancona	27	26	564.576	-7,5%	+17,3%	0,4%
Pescara	28	28	563.187	+2,4%	+19,3%	0,4%
Forlì	29	29	261.939	-24,4%	-46,0%	0,2%
Cuneo	30	31	236.113	+4,8%	+24,7%	0,2%
Perugia	31	32	201.926	+15,0%	+54,9%	0,1%
Parma	32	30	177.807	-34,4%	+12,6%	0,1%
Crotone	33	33	154.250	+25,5%	+18,3%	0,1%
Bolzano	34	34	45.328	-33,9%	+10,2%	0,03%
Brescia	35	36	22.669	-32,9%	-79,5%	0,02%
Foggia	36	35	7.544	-87,9%	-12,0%	0,01%
Grosseto	37	38	4.382	-13,1%	+0,0%	0,003%
Siena	38	37	3.745	-23,0%	+27,4%	0,003%
Totale Italia			**146.884.178**	**-1,3%**	**+6,4%**	**100,0%**

Nota: i dati includono il traffico nazionale, internazionale e l'aviazione generale.

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Assaeroporti, 2013

Nel periodo di riferimento[28], il comparto italiano ha registrato soprattutto operazioni di M&A interne al mercato domestico, nelle quali il fondo F2i si è configurato come assoluto protagonista. Di seguito le quattro operazioni rilevanti portate a termine nel 2012:

- il fondo F2i si è aggiudicato per 385 milioni di euro, il 29,8% del gruppo aeroportuale SEA, società di gestione di Linate e Malpensa, messo all'asta dal Comune di Milano, che detiene una quota di controllo pari al 54,8%. In una seconda operazione, il fondo si è aggiudicato, come unica offerta, per 147 milioni di euro il 14,5% di SEA, messo all'asta dalla Provincia di Milano. Il Fondo arriva così a detenere il 44,3% della società aeroportuale, posizionandosi come secondo azionista dopo il Comune di Milano (54,8%);
- allo stesso tempo, il fondo si è aggiudicato la gara indetta dal Comune di Torino per l'acquisizione del 28% di SAGAT, società che gestisce l'aeroporto di Caselle, con un'offerta di acquisto di 35 milioni di euro più un possibile *earn out* di 5,6 milioni. F2i si aggiudica la gara davanti alla holding Sintonia, finanziaria della famiglia Benetton, che ha presentato un'offerta di 29 milioni di euro. Al Comune di Torino rimane una quota del 10% del capitale della società. In un secondo momento, il fondo ha siglato con Sintonia il contratto di acquisizione del 22,8% del capitale di SAGAT, per un controvalore di 30,5 milioni di euro, cui va sommata un'eventuale quota di *earn out* fino ad un massimo di 6,1 milioni di euro da pagarsi nel 2014. Il fondo arriva a detenere il 50,8% della società divenendo di gran lunga il maggiore azionista dell'aeroporto, davanti a Equiter (Intesa Sanpaolo) che detiene il 12,4%. Tra gli azionisti di SAGAT è presente anche SAB, gestore dell'aeroporto di Bologna, con il 4,1%. L'importanza strategica di SAGAT deriva anche dal fatto che la società possiede il 55,4% di Aeroporti Holding, che a sua volta vanta una partecipazione strategica in Aeroporti di Firenze (33,4%) e una quota in SAB di Bologna (7,2%).

Con queste operazioni il fondo italiano rafforza ulteriormente il ruolo nel panorama aeroportuale italiano. Si ricorda l'investimento del fondo nel 65% di Gesac, società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino, messa sul mercato dal gestore britannico BAA, controllato dal gruppo spagnolo Ferrovial, la cui quota del 20% è stata acquistata nel periodo di riferimento dalla holding araba Qatar Holding Company.

In tema di internazionalizzazione passiva, si dà qui notizia dell'operazione che ha coinvolto il fondo statunitense San Lazzaro L.L.C. (gestito da Amber Capital UK) che ha acquisito dal Comune di Venezia la sua intera partecipazione (14,9%) in SAVE, società che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, per un controvalore pari a circa 500 milioni di euro.

[28] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Tab. 105. Aeroporti - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
F2i - Fondi italiani per le infrastrutture (IT)	2012	SEA (IT)	Il fondo F2i si è aggiudicato, per 385 milioni di euro, il 29,75% del gruppo aeroportuale SEA messo all'asta dal Comune di Milano, che detiene una quota di controllo pari al 54,8%.
		SEA (IT)	F2i si è aggiudicato, come unica offerta, per 147 milioni di euro contro una base d'asta di 160 milioni, il 14,5% del gruppo aeroportuale SEA, società di gestione di Linate e Malpensa, messo all'asta dalla Provincia di Milano.
F2i - Fondi italiani per le infrastrutture (IT)	2012	SAGAT (IT)	Il fondo F2i si è aggiudicato la gara indetta dal Comune di Torino per l'acquisizione del 28% di SAGAT, società che gestisce l'aeroporto di Caselle, con un'offerta di acquisto di 35 milioni di euro più un possibile *earn out* di 5,6 milioni. Al Comune di Torino rimane il 10%.
		SAGAT (IT)	Il fondo F2i ha siglato con Sintonia Spa il contratto di acquisizione del 22,786% del capitale di SAGAT Spa, per 30,5 milioni di euro, cui va sommata un'eventuale quota di *earn out* fino ad un massimo di euro 6,1 milioni da pagarsi nel 2014. Il fondo detiene così il controllo di SAGAT, i cui restanti soci sono: Equiter (Intesa Sanpaolo, 12,4%); Fct Holding (Comune di Torino,10%); Finpiemonte (Regione Piemonte, 8%); Provincia di Torino (5%); Tecnoinvestimenti (6,3%); SAB (società che controlla l'aeroporto di Bologna, 4,13%) e Aviapartner (società attiva nell'handling, 0,42%).
San Lazzaro L.L.C. (Fondo gestito da Amber Capital UK L.L.P.) (USA)	2012	SAVE (IT)	Il fondo statunitense San Lazzaro L.L.C. (gestito da Amber Capital UK) ha acquistato dal Comune di Venezia la sua intera partecipazione (14,9%) in SAVE, che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, per circa 500 milioni di euro. Azionista di controllo di SAVE rimane Finint con il 46,7%.

Fonte: Nomisma

Nel periodo di riferimento, il mercato aeroportuale italiano non è stato interessato da particolari accordi.

Si segnala *a latere* che è in atto l'iter di valutazione per arrivare al processo di fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia – holding che fanno capo, entrambe, al gruppo Benetton - che darà vita ad una società *leader* mondiale nel settore delle concessioni autostradali e aeroportuali.

In tema di privatizzazioni, invece, sono diverse le società aeroportuali poste sul mercato dagli enti proprietari o in procinto di esserlo:

– la Regione Friuli Venezia Giulia ha dato comunicazione dell'intenzione di cedere, tramite gara, metà del pacchetto azionario di Aeroporto Friuli Venezia Giulia, società di gestione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che ha per socio unico l'ente regionale;

- nel 2012, l'Enac ha presentato il bando internazionale per l'affidamento della gestione dell'aeroporto di Forlì, terzo scalo regionale dell'Emilia-Romagna: per l'Italia si è trattato della prima procedura di privatizzazione completa di una società di gestione aeroportuale attraverso gara rivolta anche a soggetti extracomunitari[29];
- gli enti locali proprietari dell'Aeroporto di Salerno hanno indetto una gara per la privatizzazione del 65% dello scalo;
- la Camera di Commercio di Cagliari ha da tempo in progetto la dismissione del 40% del capitale azionario di SOGAER, che gestisce lo scalo di Cagliari, per cui Meridiana Fly (gestore dell'aeroporto di Olbia), SAVE (gestore dell'aeroporto di Venezia) e il fondo F2i avevano manifestato interesse.

Da ultimo, si segnala che l'Unione europea destinerà oltre 500 mila euro dei fondi del programma TEN-T per finanziare uno studio teso a valutare la possibilità di realizzare un collegamento ferroviario tra i terminal 1 e 2 dell'aeroporto di Malpensa (progetto prioritario TEN-T n. 10) sulla base di un progetto di partenariato pubblico-privato. Attualmente il terminal 2 è raggiungibile soltanto attraverso la rete stradale, mentre il terminal 1 gode già dei vantaggi di un collegamento ferroviario alla rete nazionale.

Con riferimento alla programmazione di settore, il 29 gennaio 2013 è stato emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'*Atto di Indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale,* che è stato inviato alla Conferenza permanente Stato-Regioni per la necessaria intesa. Questi i principali contenuti dell'Atto di indirizzo:

a) individuazione di 31 aeroporti di interesse nazionale su cui concentrare gli sforzi per lo sviluppo del settore;

b) concessioni condizionate all'adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario;

c) incentivazione delle Reti Aeroportuali;

d) razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela.

[29] Si segnala che la gara è andata deserta e che, in maggio 2013, Enac ha sospeso l'operatività dell'aeroporto. La gara prevedeva una soglia di ingresso di 5,7 milioni di euro per un periodo di concessione tra 20 e 40 anni.

4.3. Il settore marittimo passeggeri

4.3.1. La crocieristica

Lo scenario internazionale

Le previsioni della *performance* dell'industria crocieristica mondiale per il 2013 indicano un volume di affari complessivo di 36,2 miliardi di dollari per 21 milioni di passeggeri trasportati (rispettivamente +4,5% e +3,3% rispetto al 2012)[30]. La regione nordamericana si conferma il mercato *leader* a livello mondiale, con 12,7 milioni di passeggeri imbarcati nei porti di origine, seguita dal mercato europeo con 5,7 milioni di passeggeri, che dovrebbe registrare un incremento del volume di traffico del 13,3% rispetto al 2009 (tab. 106).

Dal 2001 al 2013 la domanda mondiale di crocieristica è piu che raddoppiata (+111,5%), passando da 9,91 milioni di passeggeri a 21 milioni, principalmente imputabili all'aumento della domanda nordamericana (da 6,9 a 13 milioni di passeggeri nel periodo; +83,7%). Più recentemente il mercato crocieristico ha registrato un buon sviluppo anche in aree diverse da Nord America, come l'Europa ed il Resto del mondo, con un significativo aumento della domanda negli ultimi quattro anni rispettivamente di +13,3% e +20,3%.

Tab. 106. Crocieristica - La domanda per regione di origine - Anni 2009-2013*

Aree	Passeggeri (milioni)			Quota % su Mondo			Var. %	
	2009	2011	2013	2009	2011	2013	2013/2011	2013/2009
Nord America	10,4	11,5	12,7	59,2%	55,9%	60,5%	+10,4%	+22,0%
Europa (1)	5,0	6,2	5,7	28,4%	30,0%	27,0%	-8,4%	+13,3%
Resto del Mondo (2)	2,2	2,9	2,6	12,4%	14,1%	12,5%	-9,9%	+20,3%
Totale	**17,6**	**20,6**	**21,0**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**+1,9%**	**+19,3%**

* 2013: previsioni Cruise Market Watch al 15/5/2013.

(1) Include anche la Russia e i Paesi dell'Europa Centrale ed Orientale non appartenenti alla EU-27.

(2) Per il 2013, la quota di domanda relativa al Resto del mondo (12,5%) è così suddivisa: Asia 6,5%, Sud America 2,9%, Australia-Nuova Zelanda 2,9%, Medioriente-Africa 0,2%.

Fonte: European Cruise Council (ECC), *The Cruise Industry*, 2012; fonte previsioni 2013: Cruise Market Watch 2013

Si stima che nel 2013 la domanda espressa dal Resto del mondo rappresenterà il 12,5% del mercato mondiale (contro l'8,6% del 2007), così suddivisa: Asia (6,5%), Sud America (2,9%), Australia-Nuova Zelanda (2,9%), Medioriente-Africa (0,2%).

Sulla base delle stime per il 2013, il primo operatore a livello mondiale resta il colosso statunitense Carnival, che detiene il 21,2% del mercato per passeggeri trasportati, seguito

[30] Fonte: Cruise Market Watch, 2013

dalla connazionale Royal Caribbean con il 16,4%. Seguono le quote di Costa Crociere (7,7%), appartenente al gruppo Carnival, di NCL (7,6%) e di MSC Crociere (7%) (tab. 107).

Tab. 107. Crocieristica - Le prime 10 compagnie a livello globale per quota di passeggeri sul mercato mondiale – Anno 2013*

Rank 2013	Compagnia	Quota passeggeri 2013	Paese	Appartenenza a un gruppo
1	Carnival	21,2%	USA	Gruppo Carnival
2	Royal Caribbean	16,4%	USA	Gruppo Royal Caribbean
3	Costa Crociere	7,7%	Italia	Gruppo Carnival
4	NCL - Norwegian Cruise Lines	7,6%	USA	
5	MSC Crociere	7,0%	Svizzera	
6	Princess	6,1%	USA	Gruppo Carnival
7	AIDA	4,6%	USA	Gruppo Carnival
8	Celebrity	4,0%	USA	Gruppo Carnival
9	Holland America	3,3%	USA	Gruppo Carnival
10	Disney Cruise Line	2,5%	USA	
	Totale Top10	**80,4%**		
	Totale Mondo	**100,0%**		
	Gruppo Carnival	48,4%	USA	
	Gruppo Royal Caribbean	23,3%	USA	
	Altre compagnie	28,3%		
	Totale Mondo	**100,0%**		

* Stime

Fonte: Cruise Market Watch, 2013

Non si arresta lo sviluppo dell'industria crocieristica in Europa. Dati CLIA Europe[31] hanno evidenziato che nel 2012, nel corso della stagione crocieristica estiva nei mari europei, dal Mediterraneo all'Artico, hanno navigato complessivamente 206 navi da crociera di 64 compagnie che hanno toccato 528 destinazioni nella regione.

In ambito europeo, CLIA Europe conferma come mercati *leader* per Paese di destinazione, nell'ordine, Italia, Spagna, Grecia, Norvegia e Francia: i cinque Paesi da soli rappresentano una quota di mercato pari al 71,8% (tab. 108), con Italia e Spagna che detengono complessivamente oltre il 38,9% del volume passeggeri movimentato. In particolare l'Italia ha guadagnato nel 2012 ulteriori quote di mercato rispetto al 2009 (da 20,9% a 21,3%), con un aumento di passeggeri nel triennio pari al 25,5%.

[31] CLIA Europe: Cruise Line International Association (Europe)

Tab. 108. Crocieristica – I primi 10 Paesi in Europa per destinazione - Anno 2012

Paese di destinazione	Rank 2012	*Rank 2009*	Passeggeri 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2012/09	Quota % 2012	Quota % 2009
Italia	1	*2*	6.220.000	-3,9%	+25,5%	21,3%	20,9%
Spagna	2	*3*	5.175.000	-1,5%	+25,7%	17,7%	17,3%
Grecia	3	*1*	4.796.000	+0,3%	-3,6%	16,4%	20,9%
Norvegia	4	*5*	2.493.000	+28,0%	+49,1%	8,5%	7,0%
Francia	5	*4*	2.319.000	+7,0%	+25,3%	7,9%	7,8%
Portogallo	6	*6*	1.241.000	+16,1%	+50,4%	4,2%	3,5%
Regno Unito	7	*9*	723.000	+11,6%	+59,3%	2,5%	1,9%
Malta	8	*>10*	542.000	+21,8%	+30,9%	1,9%	1,7%
Danimarca	9	*7*	525.000	+8,7%	+0,2%	1,8%	2,2%
Svezia	10	*8*	516.000	-0,2%	+0,4%	1,8%	2,2%
Top5			**21.003.000**	**+1,9%**	**+19,5%**	**71,8%**	**74,0%**
Top10			**24.550.000**	**+3,2%**	**+20,9%**	**83,9%**	**85,5%**
Totale Europa			**29.261.000**	**+4,1%**	**+23,2%**	**100,0%**	**100,0%**

Fonte: CLIA Europe, 2013

Nel periodo di riferimento[32], in tema di operazioni condotte da soggetti investitori esterni al settore, si segnala che il fondo statunitense Whippoorwill Associates ha acquisito la compagnia crocieristica connazionale Windstar Cruises; e che la società di private equity Bridgepoint ha rilevato dal gruppo armatoriale francese CMA CGM la filiale Compagnie du Ponant, unica società armatoriale francese del settore crocieristico.

In *Sudamerica*, invece, il colosso crocieristico statunitense Carnival Corporation, in partnership con il gruppo domenicano Grupo B&R, ha avviato la costruzione del nuovo terminal crociere dominicano di Puerto Plata con un investimento di 65 milioni di dollari da parte delle due società; il terminal, che avrà una capacità annua di circa 250mila crocieristi, sarà ultimato nei primi mesi del 2014.

Da ultimo, la compagnia *MSC Crociere* del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company ha acquisito la società sudafricana Starlight Cruises, che verrà ridenominata MSC Starlight Cruises.

Dal punto di vista delle alleanze, si segnalano, invece, interessanti accordi di filiera che vedono gli interessi degli operatori europei e asiatici convergere su intese finalizzate a consolidare il presidio sui mercati emergenti dell'Asia.

Al riguardo, si ricorda l'iniziativa governativa di Singapore, segnalata nella precedente edizione del volume, relativa all'avvio dei lavori per la costruzione dell'International Cruise Terminal (ICT), che consentirà allo Stato asiatico di potenziare significativamente l'attività crocieristica nel Paese e di porsi come porta d'ingresso della regione nei confronti della domanda europea e statunitense.

[32] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Nel periodo di riferimento, il consorzio costituito dalla Singapore Airport Terminal Services (SATS) e dalla spagnola Creuers del Port de Barcelona si è aggiudicato la gara per gestire l'International Cruise Terminal (ICT) con un contratto della durata di 10 anni e con prelazione per altri 5. Il terminal ICT sarà gestito dalla joint venture SATS-Creuers Cruise Services partecipata con il 60% da SATS e con il 40% da Creuers del Port de Barcelona.

Sempre nella regione asiatica, il porto di Shanghai nutre forti ambizioni di sviluppo, con l'obiettivo dichiarato di fare del porto uno scalo di rilevanza internazionale: nei piani dell'autorità portuale infatti gli investimenti effettuati consentiranno di arrivare a movimentare 1 milione di crocieristi nel 2015, contro i circa 350 mila passeggeri del 2012 ed i 150mila del 2008.

Si riportano di seguito le operazioni e gli accordi censiti sul mercato internazionale.

Tab. 109. Crocieristica - M&A sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Whippoorwill Associates (USA)	2011	Windstar Cruises (USA)	Il fondo Whippoorwill Associates ha acquisito la compagnia crocieristica statunitense Windstar Cruises. L'acquirente intende portare avanti e accrescere l'attività di Windstar Cruises.
MSC Crociere (Svizzera)	2011	Starlight Cruises (Sudafrica)	La compagnia MSC Crociere del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company ha acquisito la società sudafricana Starlight Cruises, che rappresenta la compagnia crocieristica italiana in Sudafrica. La società è stata ribattezzata MSC Starlight Cruises.
Bridgepoint (UK)	2012	Compagnie du Ponant (FR)	La società di private equity Bridgepoint ha rilevato dal gruppo armatoriale francese CMA CGM la filiale crocieristica Compagnie du Ponant, unica società armatoriale francese del settore crocieristico.

Fonte: Nomisma

Tab. 110. Crocieristica - Accordi sul mercato internazionale

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2011	SATS-Creuers Cruise Services (ES); Governo Singapore (Singapore)	Il consorzio costituito dalla Singapore Airport Terminal Services (SATS) di Singapore e dalla spagnola Creuers del Port de Barcelona si è aggiudicato la gara per gestire il nuovo International Cruise Terminal (ICT) di Singapore in via di costruzione da parte del Singapore Tourism Board. Il contratto avrà una durata di 10 anni, con prelazione per altri 5 anni. Il terminal ICT sarà gestito dalla joint venture SATS-Creuers Cruise Services partecipata con il 60% da SATS e con il 40% da Creuers del Port de Barcelona.

Fonte: Nomisma

In tema di finanziamenti istituzionali, si segnala che la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS) ha concesso un prestito di 18,8 milioni di euro all'Autorità Portuale

di Spalato quale contributo economico alla ristrutturazione e ampliamento delle banchine del porto croato da destinare alle navi traghetto e alle navi da crociera.

Allo stesso tempo, i porti del Mar Nero hanno stretto un accordo per promuoversi congiuntamente sul mercato crocieristico internazionale attraverso il nuovo marchio Cruise Black Sea. L'iniziativa, lanciata dal porto di Odessa, prevede di diffondere e illustrare il prodotto turistico offerto da 17 porti del Mar Nero.

Con riferimento al contesto associativo di rappresentanza dell'industria crocieristica, si segnala che nove associazioni del settore hanno stretto un accordo per operare come una struttura unificata: Cruise Lines International Association (CLIA), European Cruise Council (ECC), Asia Cruise Association (ACA), Passenger Shipping Association (PSA/ACE), Association Française des Compagnies de Croisières (AFCC), Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (ABREMAR), Northwest and Canada Cruise Association (NWCCA), Alaska Cruise Association (ACA) e International Cruise Council Australasia (ICCA). La nuova associazione comune utilizzerà la denominazione di Cruise Lines International Association (CLIA).

Lo scenario italiano

Le previsioni di Cermar Agency Network indicano che nel 2013 il mercato crocieristico italiano registrerà una sostanziale stabilità delle toccate nave (4.884; -0,3%) e un leggero incremento dei passeggeri movimentati (10.965.000; +1,6%) (tab. 111).

Tab. 111. Crocieristica - Il trasporto crocieristico nei porti italiani – Anni 2003 - 2013*

Anni	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	Var. % 2013/12	Var. % 2013/03
Passeggeri** (milioni)	4,1	4,3	5,1	6	7,6	8,5	8,4	8,8	11,0	10,8	11,0	+1,6%	+167,4%
Toccate nave (migliaia)	3,1	3,7	3,9	4,2	4,4	4,8	4,2	4,5	5,1	4,9	4,9	-0,3%	+57,5%

* Stime.

** I dati si riferiscono a sbarchi, imbarchi e transiti.

Fonte: Cemar Agency Network, 2013

Con riferimento alla classifica nazionale, Civitavecchia si conferma primo porto italiano nel 2012, con oltre 2.398.000 passeggeri, seguito da Venezia, Napoli e Livorno, che per la prima volta supera quota 1 milione di passeggeri. In particolare, ha guadagnato in termini di posizionamento il porto di Salerno, passato dalla 14° posizione del 2009 alla 12° grazie ad un considerevole aumento dei passeggeri (tab. 112).

Tab. 112. Crocieristica - Passeggeri nei principali porti italiani – Anno 2012

Porti	Rank 2012	*Rank 2009*	Passeggeri* 2012	Var. % 2012/11	Var. % 2012/09	Quota di mercato su Top15 2012	Quota di mercato su Top15 2009
Civitavecchia	1	*1*	2.398.063	-7,0%	+33,0%	23,2%	19,9%
Venezia	2	*2*	1.739.501	-2,1%	+22,5%	16,8%	15,7%
Napoli	3	*3*	1.228.651	-5,3%	-5,5%	11,9%	14,3%
Livorno	4	*5*	1.037.849	+5,6%	+30,5%	10,0%	8,8%
Savona	5	*6*	810.097	-14,6%	+14,1%	7,8%	7,8%
Genova	6	*7*	797.239	-0,2%	+18,7%	7,7%	7,4%
Bari	7	*8*	618.882	+9,0%	+9,0%	6,0%	6,3%
Messina-Milazzo	8	*9*	438.379	-12,4%	+73,7%	4,2%	2,8%
Palermo	9	*4*	354.399	-10,3%	-60,2%	3,4%	9,8%
Olbia-Golfo Aranci	10	*10*	276.941	+95,5%	+23,6%	2,7%	2,5%
Catania	11	*11*	243.787	+29,1%	+34,3%	2,4%	2,0%
Salerno	12	*14*	113.268	+14,1%	+219,5%	1,1%	0,4%
Ancona	13	*13*	110.106	-23,9%	+45,9%	1,1%	0,8%
Ravenna	14	*>15*	100.379	-35,8%	+871,9%	1,0%	-
Cagliari	15	*12*	80.555	-65,4%	-28,3%	0,8%	1,2%
Totale Top15			**10.348.096**	**-4,3%**	**+14,1%**	**100%**	**-**

* I dati si riferiscono a sbarchi, imbarchi e transiti.

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Assoporti (2013)

Le stime di Cemar Agency Network per il 2013 restituiscono importanti variazioni nella classifica dei porti, con Genova che guadagna due posizioni superando quota 1,1 milione di passeggeri e posizionandosi così in terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia e prima di Napoli, Savona e Livorno. I dati preliminari fanno prevedere che nel 2013 ben 5 porti supereranno la quota di 1 milione (Civitavecchia, Venezia, Genova, Napoli e Savona), mentre altri 3 si assesteranno tra i 500 mila e 1 milione (Livorno, Bari e Messina).

La forte crescita attesa per il porto di Genova è riconducibile all'aumento degli scali di MSC Crociere. L'attività di Costa Crociere e Royal Caribbean nei porti italiani nel complesso rimane stabile.

Come già evidenziato nella sezione di questo paragrafo dedicata allo scenario internazionale, l'Italia mantiene la posizione al vertice continentale per movimento passeggeri. I dati dello European Cruise Council (ECC) indicano infatti il Paese come il primo mercato di destinazione per passeggeri in Europa.

Va segnalato che, nonostante il buon andamento del mercato, il comparto non ha registrato particolari operazioni di fusione e acquisizione o accordi.

4.3.2. Il cabotaggio marittimo

Lo scenario internazionale

Nel periodo di riferimento[33], il comparto marittimo passeggeri è stato caratterizzato dal prevalere di operazioni di M&A e accordi a carattere intrasettoriale, volte soprattutto al passaggio di proprietà di *asset*.

Di fatto pare essersi arrestata la stagione contraddistintasi per consistenza delle operazioni e per i processi di forte concentrazione nei diversi blocchi geografici del Nord e Sud Europa, che aveva interessato il biennio precedente.

Sui mercati in crescita, si segnala l'operazione interna al mercato turco che ha visto un *pool* di operatori nazionali (*Akfen Holding, Sera Gayrimenkul Yatirim e Tepe Insaat*) e un investitore britannico (*Souter Investments*) dare vita al consorzio che si è aggiudicato per 861 milioni di dollari la gara per l'acquisizione della compagnia di navigazione Istanbul Fast Ferries, che opera servizi marittimi nell'area metropolitana di Istanbul.

In *Francia*, invece, il gruppo armatoriale danese DFDS e quello francese Louis Dreyfus Armateurs (LDA) hanno acquisito alcuni *asset* di SeaFrance, compagnia del gruppo ferroviario francese SNCF in amministrazione controllata, che opera un collegamento marittimo per merci e passeggeri tra i porti di Dover e Calais.

Nella *regione baltica*, si segnala l'espansione della compagnia britannica *Stena Line* che ha acquisito dalla danese Scandlines cinque rotte traghetto Svezia-Lettonia e Germania - Lettonia e le navi e le attività sulle rotte da Trelleborg a Sassnitz e Rostock, operazione che rende la compagnia unico gestore di quel mercato.

Un'altra compagnia danese ha ceduto *asset* rilevanti: si tratta dell'armatore Mols-Linien che ha venduto due traghetti alla compagnia tedesca Förde Reederei Seetouristik (FRS), che opera, tra gli altri, collegamenti marittimi tra Spagna e Marocco nello Stretto di Gibilterra, su cui saranno impiegate le due navi.

Sempre in tema di cessione di *asset*, da ultimo, la compagnia malese *Genting* ha acquisito il traghetto Superfast VI dal gruppo armatoriale greco Attica per 54 milioni di euro.

Si riportano di seguito, in dettaglio, operazioni e accordi di rilievo per il settore internazionale che hanno avuto luogo nel periodo monitorato.

[33] Le operazioni di M&A e gli accordi censiti sulla stampa di settore si riferiscono al periodo: 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.

Tab. 113. Cabotaggio marittimo - M&A sul mercato internazionale

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Akfen Holding; Sera Gayrimenkul Yatirim; Tepe Insaat; (Turchia) Souter Investments (UK)	2011	Istanbul Fast Ferries (Turchia)	Un consorzio costituito dalle società turche Akfen Holding, Sera Gayrimenkul Yatirim e Tepe Insaat e dal gruppo di investimenti scozzese Souter Investments si è aggiudicato all'asta la compagnia di navigazione Istanbul Fast Ferries, che opera servizi marittimi nell'area metropolitana di Istanbul. Il consorzio ha vinto con un'offerta del valore di 861 milioni di dollari.
DFDS, Louis Dreyfus Armateurs (DK)	2011	Sea France (FR) *(asset)*	I gruppi armatoriali danese DFDS e francese Louis Dreyfus Armateurs (LDA) hanno presentato un'offerta congiunta per acquisire alcuni *asset* di SeaFrance, compagnia in amministrazione controllata del gruppo ferroviario pubblico francese SNCF che opera un collegamento marittimo per merci e passeggeri tra i porti di Dover e Calais.
FRS (DE)	2011	Mols-Linien (DK) (*asset*)	La compagnia tedesca Förde Reederei Seetouristik (FRS) ha acquisito due traghetti dalla società armatoriale danese Mols-Linien. L'acquirente opera, tra gli altri, collegamenti marittimi tra Spagna e Marocco nello Stretto di Gibilterra, dove saranno impiegate le due navi, la Mette Mols e la Maren Mols.
Stena Line (UK)	2012	Scandlines (DK) (*asset*)	Stena Line ha acquisito da Scandlines cinque rotte traghetto Svezia-Lettonia e Germania-Lettonia. La compagnia ha acquisito anche le navi e le attività sulle rotte da Trelleborg a Sassnitz e Rostock, operazione che rende Stena Line unico gestore. Le offerte sono soggette ad approvazione da parte delle autorità garanti della concorrenza tedesche.
Genting (Malaysia)	2013	Attica (*asset*) (GR)	La compagnia malese Genting ha acquisito il traghetto Superfast VI dal gruppo armatoriale greco Attica per 54 milioni di euro.

Fonte: Nomisma

Lo scenario italiano

Nel periodo di riferimento[34], hanno avuto luogo rilevanti operazioni che hanno modificato l'assetto azionario di alcune tra le maggiori compagnie nazionali.

È da alcuni anni che, in questo volume, si dà conto della vicenda di Tirrenia, che nel periodo di riferimento sembra avviarsi verso una soluzione, sebbene l'intero processo di privatizzazione debba essere ancora completato per alcune società regionali.

Nel 2009, il governo italiano aveva infatti avviato il percorso di privatizzazione della compagnia[35], disponendo contestualmente la cessione a titolo gratuito dallo Stato alle Regioni di tre delle quattro compagnie marittime regionali che facevano capo al gruppo:

[34] 1 aprile 2011 – 31 marzo 2013.
[35] Con la legge 166/2009 di conversione del decreto-legge 135/2009.

Caremar, Toremar e Saremar, trasferite rispettivamente alle Regioni Campania, Toscana e Sardegna[36].

Toremar è stata acquisita da Moby Lines, che si è aggiudicato la gara bandita dalla Regione Toscana[37], acquisendo per un controvalore di 10,3 milioni di euro il 100% del capitale della compagnia, attiva nei collegamenti tra la Toscana e le isole dell'Arcipelago Toscano. A seguito dell'operazione, il garante per la concorrenza ha imposto a Moby, che fa capo all'armatore Vincenzo Onorato, di rilasciare 6 slot sulla rotta Piombino - Portoferraio.

Con riferimento alla quarta compagnia regionale controllata da Tirrenia, Siremar, che opera i servizi di collegamento con le isole della Sicilia, invece, è stato formalizzato il contratto per il passaggio a Compagnia delle Isole[38], società per azioni guidata da Salvatore Lauro che, con un'offerta di 69 milioni, si è aggiudicata la gara per l'assegnazione.

Nel frattempo, la capogruppo Tirrenia ha subito la modifica dell'assetto societario della controllante Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) a causa dell'intervento delle autorità antitrust europee. Di seguito il dettaglio:

- nel luglio 2011, è stato sottoscritto il contratto per l'acquisizione di Tirrenia da parte di CIN, imponente cordata costituita da *Marinvest* (società a cui fanno capo le compagnie armatoriali MSC Crociere, SNAV e Grandi Navi Veloci), *Grimaldi Compagnia di Navigazione* (gruppo armatoriale napoletano Grimaldi) e *Onorato Partecipazioni* (società a cui fa capo la compagnia armatoriale Moby Spa). Il contratto prevedeva il passaggio a CIN del marchio Tirrenia, di 18 traghetti e dei collegamenti di Tirrenia, compresi quelli sovvenzionati, per una somma di 380 milioni di euro;
- nel 2012, dalla compagine societaria di CIN sono usciti gli armatori Manuel Grimaldi (Grimaldi Compagnia di Navigazione) e Gianluigi Aponte (che controlla Msc Crociere, Grandi Navi Veloci e Snav tramite Marinvest) a seguito delle deliberazioni

[36] L'iter istituzionale prevedeva che le Regioni bandissero gare per la selezione dei soci privati e per l'affidamento della gestione sulla base di contratti di servizio di durata non superiore a 12 anni. Lo stesso iter era previsto per il Lazio, subentrato alla Campania nei collegamenti con le isole pontine con l'acquisizione del relativo ramo d'azienda da Caremar.

[37] La gara per la totale privatizzazione di Toremar, trasferita dallo Stato alla Regione Toscana il 1 gennaio 2009 è stata contestuale alla gara per la concessione per 12 anni dei servizi di cabotaggio marittimo delle linee operate dalla compagnia. I soggetti che nel 2011 avevano presentato la manifestazione di interesse erano la compagnia uruguaiana Buquebus, Moby Lines, Corsica&Sardinia Ferries e Ustica Lines. In seguito solo tre offerte sono pervenute alla Regione Toscana alla scadenza del bando di gara: di queste sono state ammesse Moby Spa e Toscana di Navigazione (aprile 2011). Come riportato nel testo, nel maggio 2011 la Regione Toscana ha assegnato Toremar a Moby Spa.

[38] Compagnia delle Isole è partecipata con il 60% da Mediterranea Holding (società partecipata dalla Regione Siciliana che aveva tentato in agosto 2010 l'acquisizione di Tirrenia), il 20% da Davimar Eolia, il 10% da Navigazione Generale Italiana, il 5% da ISolemar e il restante 5% da Lauro. Ustica Lines è la società di traghetti siciliana che fa capo alla famiglia Morace.

dell'antitrust europeo che ha ravvisato, nell'operazione, l'eccessiva concentrazione di operatori marittimi sul mercato di riferimento. La quota dei soci uscenti (60% complessivo) è stata rilevata da un *pool* di investitori entrati con la titolarità di diverse quote nel capitale azionario: *Fondo Clessidra Capital Partners* (30%), *Gruppo Investimenti Portuali (Gip)* (20%) e *Shipping Investment* (10%). Moby è rimasto azionista di maggioranza con il 40% del capitale. Contestualmente, la compagnia ha firmato una convenzione con il Ministero dei Trasporti che garantisce per i prossimi otto esercizi 72,7 milioni di euro l'anno.

Sempre riguardo alle società ex-controllate di Tirrenia, dopo la privatizzazione della capogruppo, è stata avviata la privatizzazione di Caremar[39] e Laziomar[40], tuttora controllate al 100% dalle Regioni Campania e Lazio, rispettivamente. Per Saremar, in forte difficoltà finanziaria, la Regione Sardegna non ha ancora avviato il processo di privatizzazione.

Nel periodo di riferimento, ha avuto inoltre luogo la rilevante fusione tra *Snav* e *Grandi Navi Veloci*, compagnie di navigazione controllate entrambe dall'armatore Gianluigi Aponte, operazione che dà vita alla più importante società italiana nell'ambito dei trasporti marittimi, grazie ad una flotta di oltre 30 unità.

Da ultimo, si segnala che il Fondo Italiano d'Investimento è entrato nel capitale di Cartour, società controllata dalla holding operativa Caronte & Tourist che fattura annualmente 45 milioni di euro e gestisce le due Autostrade del mare Messina-Salerno e Termini Imerese-Salerno, nonché linee di trasporto marittimo nello Stretto di Messina.

Di seguito si riportano in sintesi le operazioni e gli accordi.

Tab. 114. Cabotaggio marittimo - M&A riguardanti operatori italiani

Acquirente	Anno	Acquisita	Effetti rilevanti dell'operazione
Fondo Italiano d'Investimento (IT)	2011	Cartour (IT)	Il Fondo Italiano d'Investimento è entrato nel capitale di Cartour, società controllata dalla holding operativa Caronte & Tourist che fattura annualmente 45 milioni di euro e gestisce le due Autostrade del mare Messina-Salerno e Termini Imerese-Salerno nonché linee di trasporto marittimo nello Stretto di Messina. L'operazione prevede un aumento di capitale da 20 milioni di euro, dei quali 17,5 riservati a Fondo Italiano che acquisirà una quota azionaria di minoranza e i rimanenti 2,5 milioni da parte degli attuali azionisti.

[39] Caremar collega Napoli, Pozzuoli e Sorrento alle isole del golfo. Sono 10 le società che hanno manifestato interesse per l'acquisizione: Rifim (Medmar), Snav, Navigazione Libera del Golfo, Alilauro-Gruson, Delcomar, Ustica Lines, Cantieri Palumbo, Moby Lines, Tomasos (tramite TTT Lines) e Vetor.

[40] Dopo Caremar anche per Laziomar si è avviato il processo di privatizzazione da parte della Regione Lazio: il bando esprime l'intento di privatizzare sia il servizio sia la società per un importo complessivo di circa 17 milioni di euro. I servizi di interesse regionale, attualmente svolti per conto della Regione Lazio, interessano le linee: Formia-Ponza; Formia-Ventotene; Terracina-Ponza; Terracina-Ventotene; Anzio-Ponza.

Snav (IT)	2011	Grandi Navi Veloci (IT)	La fusione tra Snav e Grandi Navi Veloci, compagnie di navigazione controllate entrambe dall'armatore Gianluigi Aponte, è stata ufficialmente avviata. La fusione dà vita alla più importante società italiana nell'ambito dei trasporti per mare. Nel corso del 2010, Snav e Gnv hanno trasportato complessivamente 6 milioni di passeggeri e 800mila veicoli, con una flotta di 30 unità.
CIN (IT)	2011	Tirrenia (IT)	È stato sottoscritto il contratto per l'acquisizione di Tirrenia da parte di Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), la cordata costituita da Marinvest (società a cui fanno capo le compagnie armatoriali MSC Crociere, SNAV e Grandi Navi Veloci), Grimaldi Compagnia di Navigazione (gruppo armatoriale napoletano Grimaldi) e Onorato Partecipazioni (società a cui fa capo la compagnia armatoriale Moby).
CdI (IT)	2011	Siremar (IT)	È stato formalizzato il contratto per il passaggio di Siremar (società regionale siciliana ex Tirrenia) a Compagnia delle Isole (CdI) che, con un'offerta di 69 milioni, si è aggiudicata la gara per l'assegnazione.
Moby (IT)	2012	Toremar (IT)	Moby ha perfezionato l'acquisizione del 100% della compagnia di navigazione Toscana Regionale Marittima (Toremar), già controllata di Tirrenia, attiva nei collegamenti tra la Toscana e le isole dell'Arcipelago Toscano, aggiudicandosi la gara pubblica bandita dalla Regione Toscana.
Fondo Clessidra Capital Partners; Gruppo Investimenti Portuali (Gip); Shipping Investment (IT)	2012	Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) (IT)	Fondo Clessidra Capital Partners, Gruppo Investimenti Portuali (Gip) e Shipping Investment hanno rilevato complessivamente il 60% del capitale di CIN dagli armatori Manuel Grimaldi (Grimaldi Compagnia di Navigazione) e Gianluigi Aponte (che controlla Msc Crociere, Grandi Navi Veloci e Snav tramite Marinvest). La compagine societaria di CIN è così costituita: Gruppo Moby (40%), Fondo Clessidra Capital Partners (30%), Gruppo Investimenti Portuali (Gip) (20%) e Shipping Investment (10%).

Fonte: Nomisma

Tab. 115. Cabotaggio marittimo - Accordi riguardanti operatori italiani

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2012	Grimaldi (IT); NEL Lines (Maritime Company of Lesvos) (GR)	Il gruppo armatoriale napoletano Grimaldi ha siglato un accordo con la compagnia greca NEL Lines (Maritime Company of Lesvos) per avviare una stretta collaborazione sulla tratta marittima Brindisi - Igoumenitsa, che riguarda sia aspetti operativi che commerciali.

Fonte: Nomisma

ALLEGATO PARTE III – I PRINCIPALI CAMPI DI ANALISI

Comparti analizzati	Tipo di mercato coinvolto: M&A e Accordi
Comparto merci	• 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	Tipo di mercato coinvolto: M&A
Integrazione di settore (orizzontale)	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	Tipo di mercato coinvolto: M&A
Apertura di nuovi mercati	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 finanziare 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.