



FEDERTRASPORTO

Scenari dei trasporti

Edizione flash

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

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

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

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

PARTE I - UN QUADRO DI SINTESI	PAG. 1
1. Lo scenario globale	3
1.1. Le dinamiche di internazionalizzazione dei trasporti nel mercato globale	5
1.2. La posizione competitiva dell'impresa italiana	9
PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO	PAG. 19
1. Il trasporto internazionale di merci e passeggeri: flussi, modalità e nazionalità delle imprese	21
1.1. Le merci	21
1.1.1. I flussi quantitativi e monetari	21
1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e per nazionalità delle imprese	22
1.2. I passeggeri	26
1.2.1. I flussi quantitativi	26
1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto e per nazionalità delle imprese	27
2. La bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto	31
PARTE III - L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE DI TRASPORTO	PAG. 37
Premessa	39
1. Il mercato italiano delle M&A nel contesto globale: i processi di fusione ed acquisizione	41
1.1. Il mercato globale delle M&A: le dinamiche dei trasporti	41
1.1.1. I comparti trainanti a livello globale	41
1.1.2. I processi di integrazione a livello globale	43
1.1.3. Il livello di internazionalizzazione tra aree geoeconomiche	46
1.1.4. Il mercato globale per tipologia di operazione	49
1.1.5. Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale	50

1.2. Il mercato delle M&A in Italia	53
1.2.1. Il mercato italiano dei trasporti per tipologia di operazione	53
1.2.2. Il mercato italiano dei trasporti per settore	55
1.2.3. Il livello di internazionalizzazione dell'impresa italiana: le M&A	57
Appendice 1 - Le principali operazioni italiane di M&A	60
2. Paesi target: dinamiche in atto	62
2.1. Il mercato globale degli accordi: dinamiche in atto e paesi target	62
2.1.1. I processi di integrazione e i comparti trainanti: gli accordi	62
2.1.2. Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale	63
2.1.3. Le strategie delle alleanze sul mercato globale	66
2.2. Il mercato degli accordi in Italia	67
2.2.1. Il mercato italiano degli accordi: le strategie di investimento	67
2.2.2. Il livello di internazionalizzazione dell'impresa italiana: gli accordi	69
Appendice 2 – I principali accordi siglati tra operatori italiani ed esteri	71

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, ASSAEREOPORTI, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA, FEDERTURISMO, FISE, UIR.

Scenari dei trasporti è la pubblicazione dell'Area Economica, Studi e Politiche Settoriali di Federtrasporto dedicata alle analisi strategiche e statistiche dello sviluppo dei sistemi di trasporto. Sino ad oggi sono state realizzate:

- tre edizioni sul mercato del trasporto di passeggeri;*
- sei edizioni sull'internazionalizzazione del trasporto.*

Gli Scenari dei trasporti sull'internazionalizzazione sono realizzati in collaborazione con Nomisma e prevedono un Rapporto biennale ed una edizione flash intermedia.

Le pubblicazioni sono disponibili sul sito internet www.federtrasporto.it. I contenuti di questo numero non sono coperti da copyright e sono riproducibili citando la fonte: "Centro Studi Federtrasporto – Nomisma, Scenari dei trasporti n. 10".

PARTE I

UN QUADRO DI SINTESI

L'edizione *flash* degli Scenari¹ sull'Internazionalizzazione del trasporto è l'aggiornamento intermedio del rapporto che Federtrasporto elabora congiuntamente a Nomisma a cadenza biennale.

Lo studio analizza l'evoluzione dei dati relativi a:

- la bilancia dei pagamenti italiana per i servizi di trasporto e le quote di mercato servite da vettori italiani nel traffico transfrontaliero (Parte II),
- le operazioni di M&A o di partnership nei settori del trasporto e della logistica sul mercato globale e sul mercato italiano (Parte III).

L'obiettivo è monitorare la posizione competitiva delle imprese italiane di trasporto e logistica nell'interscambio che interessa il territorio nazionale e rispetto ai processi di internazionalizzazione del settore e alle strategie di posizionamento degli operatori leader nel mercato globale.

L'edizione *flash* offre un quadro sintetico, quantitativo più che qualitativo, utile per comprendere se le dinamiche più estesamente illustrate e documentate nell'ultimo rapporto biennale (in questo caso, nel 2009) trovino elementi di conferma o stiano iniziando a mutare di segno.

1. Lo scenario globale

Il periodo di osservazione 1 aprile 2009 – 31 marzo 2010, oggetto di questa edizione, attraversa un arco temporale nel quale l'onda della crisi economico-finanziaria globale, raggiunta la massima forza d'urto a inizio periodo, ha poi lentamente allentato la presa. L'attività economica è gradualmente tornata ad espandersi dall'estate 2009, beneficiando anche dell'azione di sostegno svolta dalle politiche monetarie e di bilancio e della graduale distensione dei mercati finanziari: il 2009 ha visto i Governi varare misure straordinarie di intervento, quanto possibile coordinate, allo scopo di sostenere la domanda pubblica e privata, arginare l'impatto sociale della disoccupazione, sostenere l'accesso al credito, restituire condizioni di fiducia ai mercati.

I dodici mesi di rilevazione descrivono lo scenario di un mercato profondamente scosso dalla crisi, che torna ad esprimere segnali di dinamismo nei primi mesi del 2010.

Le ricadute della crisi sul settore dei trasporti e della logistica sono state significative e per avere una prima misura basti pensare alla brusca frenata che nel 2008 ha subito il commercio mondiale, in fase di continua espansione dal 2002, registrando una contrazione pari al 20% in volume tra il picco di aprile 2008 e maggio 2009, ed una graduale ripresa nei successivi dieci mesi.

¹ La pubblicazione è curata dall'Area Economia, Studi e Politiche Settoriali di Federtrasporto. Le Parti I e II sono realizzate rispettivamente da Valeria Battaglia e Margherita Palladino e da Flavia Di Castro, con la collaborazione di Monica Salvatore, Ezio Civitareale e Francesca Borghese. La Parte III è realizzata da Nomisma, nelle persone di Chiara Pelizzoni (Responsabile di Progetto) e Francesca Pagnini.

L'impatto sui processi di internazionalizzazione del trasporto, visibile nell'ultimo periodo esaminato nel precedente rapporto, è confermato dai dati censiti nel 2009, che indicano:

- l'ulteriore raffreddamento delle operazioni di M&A (acquisizioni e fusioni) siglate a livello globale: 249 nel 2007, 188 nel 2008, 111 nel 2009 (-41% sul 2008), così come degli accordi (joint venture, contract logistics, accordi commerciali...), scesi di un terzo;
- la caduta verticale delle M&A condotte tra soggetti di aree geo-economiche diverse (109 nel 2007, 75 nel 2008, 29 nel 2009) e, anche all'interno della stessa area, il peso crescente delle operazioni domestiche rispetto alla rarefazione di transazioni transfrontaliere (passate da 159 nel 2007 a 120 nel 2008, a 58 nel 2009). Complessivamente il 70% delle operazioni ha luogo all'interno della stessa area geo-economica, contro il 60% del 2008; dato che testimonia il maggior grado di fiducia che gli operatori nutrono in tempi di congiuntura sfavorevole nei confronti di mercati noti, stabili in termini di valuta e con una maggiore facilità di accesso al credito;
- una diversa traiettoria per le strategie delle imprese, che sempre meno stringono accordi o finalizzano acquisizioni e fusioni per intraprendere attività in nuovi mercati: il rafforzamento di posizione e l'espansione in regioni già parzialmente presidiate disegnano in misura più evidente le loro dinamiche di internazionalizzazione (66% delle M&A).

Cambia la natura delle operazioni, laddove si prediligono le acquisizioni di minoranza a quelle di maggioranza. Le acquisizioni di asset diventano più numerose: in fase recessiva le compagnie spesso danno luogo a ristrutturazioni con processi di ritorno al core business e la contestuale dismissione di intere divisioni aziendali. Si consolida, nel 2009, la preferenza per le integrazioni orizzontali che, attraverso un aumento della quota di mercato e le economie di scala conseguibili, permettono di attuare strategie competitive e di efficientamento delle attività svolte.

Se nel 2007-2008 la crescita degli scambi in contesti sempre più globalizzati aveva accelerato i processi di integrazione verticale, non solo tra segmenti tradizionalmente contigui (armatori, porti, terminalisti, logistici) ma anche in forme innovative (ad es. ferrovie-armatori), il repentino cambio degli scenari sembra aver ricondotto le scelte degli operatori verso obiettivi prioritari di consolidamento e ristrutturazione, con una riduzione più marcata delle operazioni di filiera.

La logistica e il trasporto marittimo merci restano, anche nel 2009, gli attori più dinamici in termini integrazioni sia di filiera sia di settore, ma con una cospicua diminuzione (specie il marittimo merci) del numero complessivo di operazioni censite. Rallentano fortemente anche le integrazioni orizzontali portuali.

Come si legge in Tabb.1 e 2, il I trimestre 2010 segnala un'inversione rispetto al I trimestre 2009: recuperano terreno le M&A transfrontaliere e ancor più quelle tra aree geoeconomiche diverse, segno forse della percezione di un assestamento degli scenari post-crisi compatibile con un ritorno a strategie aziendali più coraggiose.

È ancora la logistica il comparto che nel I trimestre del 2010 mette a segno il maggior numero di operazioni di M&A (10 sulle 25 censite).

Tab. 1. M&A nel settore trasporti, sul mercato globale, a livello domestico e internazionale – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Operazioni concluse	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
			n.					%		
Tra soggetti connazionali	90	68	53	11	13	36,1%	36,2%	47,7%	42,3%	41,9%
Tra soggetti di diversa nazionalità	159	120	58	15	18	63,9%	63,8%	52,3%	57,7%	58,1%
Totale	249	188	111	26	31	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Tab. 2. M&A nel settore trasporti, sul mercato globale, tra aree geoeconomiche – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Operazioni concluse	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
			n.					%		
Tra soggetti della stessa area	140	113	82	22	22	56,2%	60,1%	73,9%	84,6%	71,0%
Tra soggetti di aree geoeconomiche diverse	109	75	29	4	9	43,8%	39,9%	26,1%	15,4%	29,0%
Totale	249	188	111	26	31	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.1. Le dinamiche di internazionalizzazione dei trasporti nel mercato globale

A livello globale, il numero delle **operazioni di M&A** registra nel 2009 una significativa contrazione (-41%) rispetto all'anno precedente, sulla scia di un raffreddamento in atto dal 2007. Un'inversione di tendenza è leggibile nel I trimestre del 2010 che, a confronto con l'analogo periodo del 2009, evidenzia una ripresa del 19,2%.

La maggiore consistenza di operazioni è da imputare anche per il 2009 alla logistica² ed al trasporto marittimo merci, che pesano rispettivamente il 28,8% e il 16,2% sul totale delle M&A. Entrambi i settori hanno conosciuto una rilevante diminuzione dal 2008: -34,7% per la logistica e -59,1% per il trasporto marittimo merci. Significative contrazioni interessano i porti (-50%), il trasporto aereo (-57,1%), il trasporto ferroviario passeggeri (-66,7%).

² Comprende integratori logistici, poste e operatori del trasporto su gomma.

Le operazioni di M&A che nel 2009 subiscono la maggiore flessione rispetto al precedente anno sono le integrazioni di filiera (-57,9%), seguite dalle integrazioni di settore (-39,5%) e da quelle compiute da soggetti esterni al settore dei trasporti³ (-19%).

Si conferma il peso prevalente delle integrazioni orizzontali sul totale delle operazioni di M&A (70,3% nel 2009). Dopo la battuta d'arresto nel 2008 (11,2%), acquisiscono di nuovo terreno gli investitori finanziari ed i grandi operatori infrastrutturali con quote che passano al 15,3% nel 2009 e al 19,4% nel I trimestre 2010.

Tab. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, per tipologia di integrazione – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Tipo di integrazione	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Integrazione di filiera	38	38	16	3	5
Integrazione di settore	154	129	78	19	20
Altri investitori	57	21	17	4	6
Totale	249	188	111	26	31
Tipo di integrazione	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Integrazione di filiera	15,3%	20,2%	14,4%	11,5%	16,1%
Integrazione di settore	61,8%	68,6%	70,3%	73,1%	64,5%
Altri investitori	22,9%	11,2 %	15,3%	15,4%	19,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

L'analisi delle dinamiche nei diversi comparti per tipologia di operazione rivela per il 2009, nel caso delle integrazioni di filiera, una significativa riduzione del trasporto marittimo merci (-66,7%), la flessione della logistica (-33,3%) e del cargo aereo (-25%); ferme le iniziative di integrazione verticale nel segmento ferroviario merci. La logistica mantiene il suo primato nella distribuzione delle quote sul totale delle operazioni di M&A con un'incidenza maggiore tra il 2008 (23,7%) e il 2009 (37,5%).

La prevalenza della logistica caratterizza anche la distribuzione delle integrazioni orizzontali, con quote crescenti tra il 2008 (29,5%) e il 2009 (30,8%) ed il I trimestre 2010 (50%). Ciò avviene in un contesto di riduzione annuale delle operazioni che, nel caso della logistica, si traduce in una perdita di quasi 37 punti percentuali. Uniche eccezioni al rallentamento su base annua delle integrazioni orizzontali sono le dinamiche ascrivibili al

³ Tra i soggetti esterni al settore dei trasporti rientrano gruppi bancari, fondi di *private equity*, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale.

settore crocieristico (da 1 a 3 operazioni) e al trasporto ferroviario merci (da 4 a 7). Quest'ultimo rafforza nel tempo il suo peso nella distribuzione per comparti (2008: 3,1%; 2009: 9%; I trim. 2009: 5,3%; I trim. 2010: 10%).

Per le M&A condotte nel 2008-2009 da soggetti esterni al settore dei trasporti, la contrazione non ha investito gli aeroporti (da 1 a 3), mostrando la stabilità della logistica (2), del trasporto ferroviario merci e passeggeri (1). Malgrado il calo registrato rispetto al 2008 (-33,3%), i porti continuano ad attrarre la quota più cospicua delle operazioni (23,5%), seguiti dagli aeroporti (17,6%), dalla logistica (11,8%), dal trasporto marittimo merci e dai traghetti (11,8%).

La distribuzione geografica delle dinamiche di internazionalizzazione mostra una accentuata propensione degli operatori a investire sul mercato interno. La spinta all'internazionalizzazione dei mercati subisce una battuta d'arresto, come evidenzia la riduzione della quota di operazioni di M&A portate a termine da soggetti di diversa nazionalità: dal 63,8% nel 2008 al 52,3% nel 2009, con una ripresa al 58,1% nel I trimestre del 2010.

Spostando l'obiettivo sulle M&A condotte tra soggetti appartenenti ad aree geoeconomiche diverse, è possibile osservare il trend decrescente delle quote negli ultimi anni: 43,8% (2007), 39,9% (2008), 26,1% (2009). I dati relativi al I trimestre del 2010 (29%) risultano incoraggianti e testimoniano una ripresa delle transazioni tra aree diverse rispetto all'analogo periodo del 2009 (15,4%).

L'esame delle M&A tra aree geoeconomiche diverse permette di includere l'Europa occidentale tra le aree che maggiormente promuovono gli investimenti (Francia, Germania, Regno Unito e Italia). Nella classifica dei primi cinque Paesi "acquirenti" che hanno concluso operazioni fuori dalla propria area geoeconomica figura al terzo posto l'Italia, con un numero di M&A che passa da 1 (2008) a 4 (2009). Australia e Stati Uniti si collocano rispettivamente al primo e al secondo posto. Tra le aree che si presentano soprattutto come "destinatari di investimenti" figurano la Scandinavia (Finlandia e Islanda), l'Europa dell'Est (Russia).

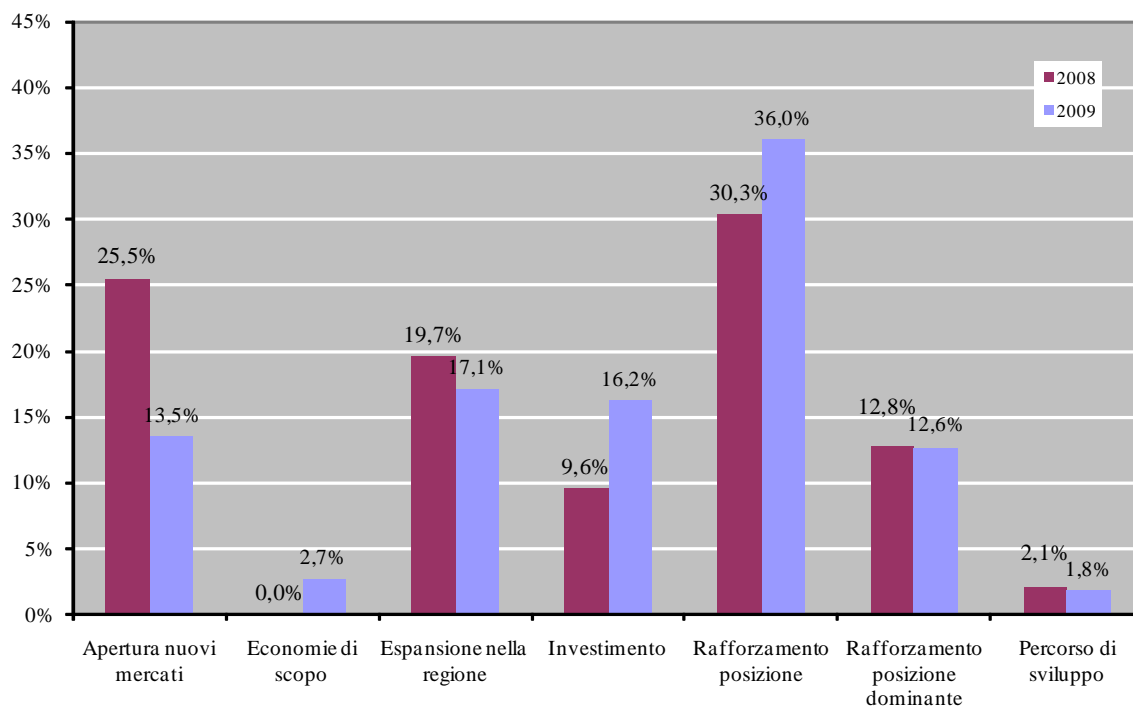
L'analisi del mercato globale per tipologia di operazione restituisce un quadro caratterizzato dalla prevalenza nel 2009 delle operazioni di passaggio di controllo⁴ (47 su 111), malgrado il calo progressivo rispetto al precedente anno da imputare soprattutto alla contrazione delle acquisizioni di maggioranza (-55,2%). Le uniche operazioni che non

⁴ Frutto della somma delle partecipazioni di maggioranza e delle acquisizioni di controllo tramite acquisizione di quota ulteriore.

conoscono dinamiche negative sono quelle di asset che diventano sempre più pesanti sul totale: 7,6% (2007), 11,2% (2008), 21,6% (2009).

Indagando le strategie che muovono i soggetti acquirenti, si evidenzia il brusco calo dell'apertura di nuovi mercati (dal 25,5% nel 2008 al 13,5% nel 2009). Resta prevalente il rafforzamento della posizione (36%), seguito dall'espansione in regioni già consolidate (17,1%). Apprezzabile è la ripresa delle strategie di investimento, condotte principalmente da soggetti esterni al settore dei trasporti, che, dopo il repentino crollo al 9,6% subito nel 2008, passano al 16,2% nell'anno successivo.

Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti, sul mercato globale, per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2008 e 2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Andamenti analoghi a quelli registrati sul fronte delle M&A si riscontrano nel 2009 per **il mercato globale degli accordi**. Emerge un calo (-32,4%) rispetto al 2008, ma con un segnale positivo di ripresa nel I trimestre del 2010 (+15,6%). I comparti che dominano il mercato sono la logistica (28,8%) e il trasporto marittimo merci (21,6%). In calo il settore portuale che pesa sul totale solo il 13,6% contro il 28% dell'anno precedente.

Anche il mercato degli accordi è caratterizzato nel 2009 da una prevalenza delle integrazioni di settore (51,2%), con una riduzione rispetto al 2008 delle alleanze di filiera (16,8% contro 20%) confermata nel I trimestre 2010 (13,5%).

La tipologia più diffusa è quella degli accordi di partnership (33,6%), seguita dalla costituzione di joint venture (28%) e dalle operazioni di contract logistics (19,2%). Rispetto al 2008, lievita in misura consistente (+75%) il peso delle concessioni di servizi sul totale delle operazioni con una quota che passa dal 4,3% all'11,2% in controtendenza con le altre tipologie che mostrano una contrazione complessiva (piuttosto marcata nel caso degli investimenti in terminal portuali).

La natura dell'alleanza varia in base alla strategia di aggressione dell'area target. In Asia, il 2009 vede prevalere l'accordo di partnership (33%) contrariamente al 2008 caratterizzato dalle joint venture (54%) spesso concluse tra un partner occidentale con mire espansive nella regione e un partner residente nell'area. In Europa, l'accordo di partnership perde terreno (dal 44% al 28%) e lascia spazio agli accordi di contract logistics (32%).

Il rafforzamento di posizione⁵ è la ragione primaria che anima nel 2009 le strategie degli operatori (37,6%), a cui fa seguito l'apertura di nuovi mercati (35,2%), soprattutto nel comparto logistico e marittimo merci. Solo il 2,4% degli accordi viene siglato per consolidare o espandere il proprio network su scala globale.

1.2. La posizione competitiva dell'impresa italiana

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

Gli effetti della crisi si fanno sentire sul numero delle **operazioni di M&A** che ha coinvolto almeno un'impresa italiana del settore dei trasporti (32 nel 2008, 24 nel 2009).

Tab. 4. Operazioni di fusione e acquisizione sul mercato italiano - Anni 2007-2009

Anno	Numero di operazioni	Var. % su anno precedente
2007	26	-25,7%
2008	32	+23,1%
2009	24	-25,0%
2010 (I trim.)	8	+14,3% (vs I trim. 2009)

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Rispetto al 2008, la distribuzione delle quote percentuali tra le diverse tipologie di M&A cambia volto: aumentano le operazioni di minoranza (dal 31% al 46%), di asset (dal 10%

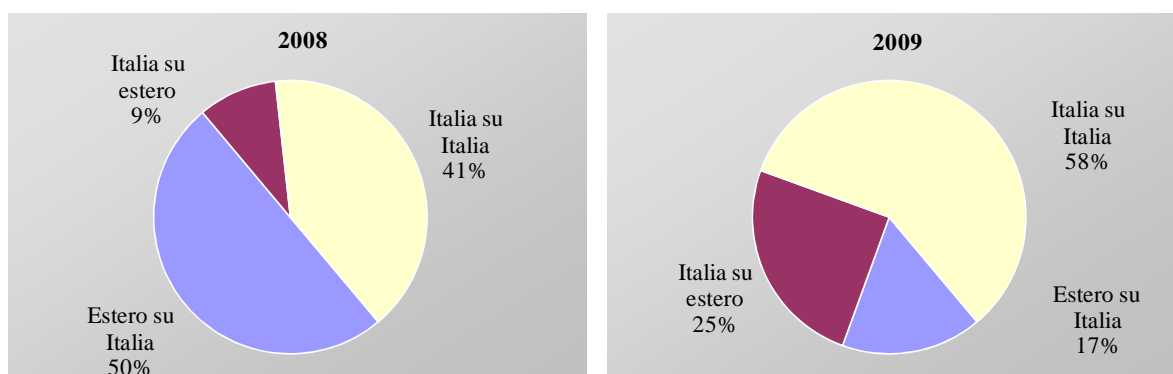
⁵ Si considerano gli accordi perfezionati per rafforzare la propria posizione su un determinato mercato e quelli finalizzati a rafforzare la posizione già dominante.

al 21%), di controllo tramite quota ulteriore (dal 3% all'8%), di fusione (dal 6% all'8%). Al contrario, si riducono fortemente le acquisizioni di maggioranza (dal 47% al 17%) fino ad arrivare all'azzeramento delle paritarie che nel 2008 detenevano una quota del 3%.

Nel 2009, l'analisi delle operazioni di M&A per comparto dell'acquirente⁶ segnala una prevalenza della logistica (6), del TPL (4) e dei trasporti aerei (4); mentre dall'esame per settore dell'acquisita spiccano i trasporti aerei (7), i trasporti marittimi (6), la logistica (4).

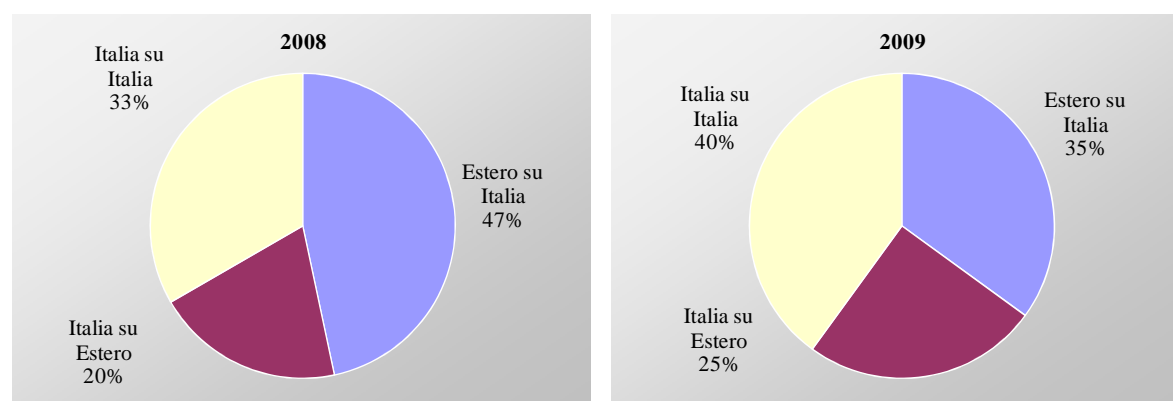
Il 58,3% delle operazioni totali di M&A sono realizzate all'interno del mercato domestico (Italia su Italia) con una quota in crescita rispetto al 2008 (40,6%). Riprendono vigore le operazioni di internazionalizzazione attiva (Italia su Estero), che passano dal 9,4% al 25%. Si riducono fortemente le acquisizioni passive (Estero su Italia) dal 50% al 16,7%.

Fig. 2. Acquisizioni e fusioni sul mercato italiano per nazionalità dell'impresa acquirente, Anni 2008-2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 3. Accordi stipulati nel settore trasporti – Anno 2008 e 2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

⁶ Sono escluse le operazioni di M&A che riguardano in qualità di acquirenti i soggetti non facenti parte del settore dei trasporti (generalmente investitori o banche), pari a 6.

Nel 2009, l'analisi delle operazioni "Estero su Italia" per comparto dell'acquisita rivela che gli unici settori ad essere coinvolti sono la logistica (2), i trasporti aerei (1), il TPL (1). Da segnalare l'assenza di operazioni riguardanti i trasporti marittimi che nel precedente anno erano ben 8. Per le acquisizioni e fusioni "Italia su Estero", la classificazione per comparto dell'acquirente vede presenti la logistica (3), i trasporti marittimi (2) e i trasporti aerei (1).

Anche il mercato italiano conosce la riduzione degli **accordi** tra il 2008 (45) e il 2009 (40), ma il confronto tra il I trimestre 2009 (10) e I trimestre 2010 (25) lascia ben sperare. Rispetto all'anno precedente, la logistica resta il comparto preferito con 15 accordi, cresce il trasporto ferroviario passeggeri (da 1 a 6), ma si riduce il trasporto marittimo di merci (da 6 a 1). Stabili gli accordi nei porti (3), nel TPL (5) e nel trasporto aereo (2).

Restano prevalenti le collaborazioni siglate attraverso accordi di partnership (37%) malgrado il calo registrato rispetto al 2008 (45%). Le operazioni di contract logistics aumentano (dal 24% al 30%) e si conferma il ricorso alla costituzione di nuove joint venture (15%).

Riguardo alle strategie adottate, il rafforzamento della posizione acquista un peso maggiore (dal 9% nel 2008 al 20% del 2009) che va associato alla quota detenuta dal rafforzamento di posizione dominante (20% nel 2009). Si riducono gli accordi stipulati allo scopo di entrare in nuovi mercati (2007: 53%; 2008: 33%; 2009: 28%) con un raffreddamento delle strategie di espansione.

Nel 2009, gli operatori stranieri mostrano meno interesse per il mercato nazionale (35% contro il 47% del 2008), mentre affiora una più intensa propensione alla internazionalizzazione attiva (dal 20% al 25%). Tali dinamiche definiscono la prevalenza delle operazioni "Italia su Italia", che raggiungono una quota pari al 40%.

Per una rapida rassegna delle principali operazioni o accordi che hanno coinvolto almeno un partner italiano si rimanda al paragrafo 1.2.1.

La contrazione dei traffici globali influenza i risultati ottenuti nel 2009 sul fronte dell'**interscambio con l'estero** e della **bilancia dei pagamenti**.

Nel **segmento merci**, i volumi movimentati subiscono una flessione (-17%) rispetto al 2008, determinata da una riduzione sia delle esportazioni (-19%) sia delle importazioni (-16%). In termini economici, il saldo è negativo (-5 miliardi di euro) con una caduta delle importazioni maggiore delle esportazioni (-23% contro -21%).

La distribuzione dei flussi transfrontalieri per modalità di trasporto evidenzia un leggero

calo della quota detenuta dal vettore marittimo, che resta la modalità prevalente con un peso del 58% sul totale delle tonnellate di merce in ingresso e in uscita nel nostro Paese, seguita dalla strada (21%), dalle condotte (12%), dalla ferrovia (10%) e dall'aereo (0,2%). In termini economici, la ripartizione modale risulta differente: strada (43%), mare (32%), ferrovia (15%), aereo (8%), condotte (3%). Anche in questo ambito, a fronte di un lieve calo del vettore marittimo, si registra una sensibile ripresa della modalità aerea.

**Tab. 5. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto
Composizioni percentuali - Anni 2005-2009**

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>						
2005	61,8	19,1	8,6	0,2	10,4	100,0
2006	60,4	20,1	8,6	0,2	10,7	100,0
2007	59,5	21,2	9,2	0,2	9,9	100,0
2008	57,8	21,2	9,7	0,2	11,2	100,0
2009	57,5	21,0	9,5	0,2	11,8	100,0
<i>Flussi economici</i>						
2005	36,0	37,8	13,5	10,4	2,4	100,0
2006	33,2	43,0	13,1	7,7	3,0	100,0
2007	33,1	43,6	13,6	7,3	2,5	100,0
2008	33,1	42,3	14,6	6,7	3,2	100,0
2009	31,6	42,9	14,7	7,6	3,3	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Nel 2009, la domanda di trasporto merci internazionale è sempre più servita dagli operatori stranieri. La quota di mercato dei vettori residenti in Italia per la modalità stradale è del 29% e conferma il progressivo calo osservato a partire dal 2004. La modalità marittima (16%) riprende il suo percorso di crescita, che è iniziato nel 2005 ma ha subito una battuta d'arresto nel 2008. I dati 2009 ribadiscono la contrazione della quota imputabile ai vettori aerei nazionali rispetto al precedente anno (dal 26% al 17%), a cui contribuisce la discontinuità dei servizi che ha interessato i mesi della transizione dalla "vecchia" alla "nuova" Alitalia.

Tab. 6. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2005-2009

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	29,4	28,0	28,8	17,1	14,8	16,5	17,4	17,4	17,4

(1) Dati provvisori per il 2009.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Nel **segmento passeggeri**, i flussi alle frontiere italiane risultano in aumento (con un numero di passaggi pari a 130 milioni), pur con un tasso di crescita più contenuto rispetto a quello registrato negli ultimi anni. La strada si conferma la modalità preferita (68%), in particolar modo dai viaggiatori italiani, con un leggero incremento della quota per il secondo anno consecutivo. Una modesta riduzione ha interessato il trasporto aereo e quello ferroviario, che pesano rispettivamente il 27% e il 2% sui passaggi totali. Il trasporto marittimo, comunque marginale (3%), è in fase di recupero nell'ultimo biennio.

Tab. 7. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane
Anni 2000-2010 (Dati in milioni)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I trim.'10
Italiani	49,4	49,1	49,6	51,0	43,3	46,0	49,1	52,5	57,4	57,7	12,9
Stranieri	64,9	63,2	65,5	65,2	59,5	60,2	67,5	71,2	71,7	72,5	14,1
Totale	114,3	112,3	115,1	116,2	102,8	106,3	116,6	123,7	129,1	130,3	27,0

Fonte: Banca d'Italia

Tab. 8. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di frontiera
Anni 2005-2010 - Composizioni percentuali annue

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
<i>Totale</i>					
2005	65,1	2,9	28,8	3,2	100,0
2006	65,4	2,5	29,5	2,6	100,0
2007	64,7	2,3	30,9	2,2	100,0
2008	66,9	2,0	28,5	2,6	100,0
2009	68,1	1,8	27,2	2,8	100,0
I trim.'10	69,1	1,6	27,6	1,6	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Anche in questo segmento la presenza dei vettori stranieri è sempre più marcata. Nel trasporto aereo, la quota di mercato servita da vettori residenti in Italia è pari al 15%, circa tredici punti in meno rispetto al 2007. Le discontinuità dei servizi nel passaggio dalla “vecchia” alla “nuova” Alitalia, associate al ruolo dei voli low cost offerti principalmente da compagnie estere, hanno alimentato tale dinamica. In fase calante il ruolo dei vettori italiani nel trasporto marittimo, che pesa il 9% contro il 16% del 2007 e l'11% del 2008. La flessione è ascrivibile soprattutto alle preferenze di viaggio espresse dagli italiani.

Tab. 9. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2009

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

Fonte: Banca d'Italia

Il saldo dei Trasporti della **Bilancia dei pagamenti** resta negativo (-6,3 miliardi), ma si riduce rispetto al 2008. La contrazione complessiva degli scambi tra l'Italia ed il resto del mondo assieme al calo dei noli determinano nel 2009 una flessione dell'attività del settore che movimentata, tra debiti e crediti, 25mila miliardi contro i 32mila miliardi nel 2008.

L'analisi dei saldi per modalità e per attività dei trasporti nella bilancia dei pagamenti mostra il deficit più elevato nel trasporto aereo (-3,9 miliardi), con un ampliamento rispetto al 2008 da imputare al segmento passeggeri. Seguono il trasporto stradale (-1,4 miliardi), il marittimo (-877 milioni) che dal 2007 in poi subisce una forte contrazione principalmente dovuta alla riduzione degli scambi internazionali e, dunque, all'attività merci. Anche il disavanzo relativo al trasporto ferroviario (-176 milioni) è inferiore rispetto al 2008. Come nel passato, le attività che chiudono in positivo sono il trasporto passeggeri ferroviario (+73 milioni) e stradale (+40 milioni) e i servizi ausiliari al trasporto aereo (+27 milioni).

**Tab. 10. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti
Anni 2005-2010 (Milioni di euro)**

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
2005				
Marittima	-2.117	-71	-165	-2.353
Aerea	-265	-1.128	301	-1.091
Stradale	-945	35	-210	-1.121
Ferroviaria	-476	88	---	-388
<i>Totale</i>	-3.803	-1.076	-74	-4.953
2006				
Marittima	-2.237	-34	-340	-2.611
Aerea	-279	-797	412	-665
Stradale	-921	35	-194	-1.080
Ferroviaria	-479	84	---	-395
<i>Totale</i>	-3.917	-712	-122	-4.750
2007				
Marittima	-2.768	-55	-386	-3.209
Aerea	-279	-1.483	280	-1.482
Stradale	-1.271	31	-198	-1.438
Ferroviaria	-530	93	---	-437
<i>Totale</i>	-4.848	-1.414	-304	-6.566
2008				
Marittima	-2.015	-86	-360	-2.462
Aerea	-318	-2.969	144	-3.143
Stradale	-1.388	40	-185	-1.534
Ferroviaria	-292	79	---	-213
<i>Totale</i>	-4.014	-2.937	-401	-7.352
2009				
Marittima	-587	-98	-192	-877
Aerea	-362	-3.524	27	-3.859
Stradale	-1.269	40	-163	-1.393
Ferroviaria	-249	73	---	-176
<i>Totale</i>	-2.468	-3.509	-329	-6.306

Fonte: Banca d'Italia

1.2.1 Principali operazioni riguardanti il mercato italiano delle M&A e degli accordi

Nel nostro Paese, le principali **operazioni di M&A “Estero su Italia”** condotte nel 2009 sono riconducibili a due società leader in Europa: la francese Geodis (compagnia che è controllata dal gruppo SNFC ed ha acquisito l'intero capitale di Sincrolog) e da Swiss Post International (società svizzera che consolida la sua posizione in Italia acquisendo la piattaforma logistica di Costanza & C localizzata nei pressi di Torino).

Di particolare rilievo, nel 2010, è l'operazione condotta dal gestore aeroportuale asiatico Changi Airport Group che per la prima volta si affaccia sul mercato europeo, acquisendo una partecipazione a cascata in Aeroporti di Roma e diventando così partner industriale per lo sviluppo dello scalo di Fiumicino. Ancora nel 2010 la tedesca DB Schenker Rail, divisione merci del colosso ferroviario Deutsche Bahn, ha assunto il controllo dell'italiana NordCargo, rilevando una quota dell'11% di capitale azionario che si aggiunge al 49% già detenuto dal 2008.

Tra le **operazioni di M&A “Italia su Estero”** si segnala quella effettuata dal gruppo armatoriale Grimaldi, che ha assunto l'intero controllo del terminal per auto del porto svedese di Wallhamn. Ma anche quella compiuta da Costa Crociere che ha ultimato l'acquisizione della compagnia spagnola Iberocruceros diventandone così azionista unico. Sul fronte logistico, la società italiana Fineffe ha firmato un accordo per l'acquisizione della statunitense Mail Boxes Etc, di proprietà UPS, attraverso la controllata MBE Worldwide.

Con riferimento alle alleanze strette tra imprese italiane e straniere sui mercati esteri spiccano gli accordi di partnership, siglati nel comparto del trasporto marittimo con i Paesi rivieraschi del Nord Africa e del Medio Oriente, che si inseriscono nei piani di sviluppo delle Autostrade del Mare (AdM) nel bacino del Mediterraneo.

Nuovi collegamenti verso il Maghreb saranno serviti dal porto francese di Sète grazie ad un protocollo d'intesa firmato da Grandi Navi Veloci (GNV) e la regione Languedoc-Roussillon. Anche i porti di Trieste e di Alessandria (Egitto) si sono impegnati ad incrementare i traffici ed i collegamenti marittimi nell'ambito del programma definito per lo sviluppo delle AdM nel Mediterraneo orientale. Un nuovo accordo di cooperazione ha coinvolto il porto di Venezia e quello di Tartous in Siria, in particolare con l'obiettivo di promuovere una linea diretta ro-ro (merci) e ro-pax (passeggeri) tra i due scali nell'ambito del progetto europeo dedicato alle AdM favorendo la semplificazione delle politiche doganali.

Nel comparto aereo, sono stati finalizzati tre importanti accordi di partnership. Nel 2009, Alitalia ha siglato protocolli d'intesa allo scopo di sviluppare accordi di *code-sharing* sia con il vettore russo Aeroflot sia con la compagnia Etihad Airways (Emirati Arabi Uniti). Nel 2010, la società italiana di gestione aeroportuale SEA ha definito una collaborazione con la compagnia lussemburghese Cargolux per creare a Malpensa un nuovo hub merci. Quest'ultimo costituirà per Cargolux la base distributiva per l'intera Europa meridionale e rappresenta un tassello della futura strategia che il vettore lussemburghese intende attuare con l'apertura di nuovi collegamenti verso l'Africa, il Medio e l'Estremo Oriente, l'America.

Di rilievo anche gli accordi di partnership siglati nel 2009 dall'Interporto Campano di Nola e dall'Interporto di Bologna. Il primo ha stretto un'alleanza con la spagnola Zaragoza Logistics Platform (PLAZA) per lo sviluppo di un corridoio multimodale, via mare e via terra, che rappresenta la naturale prosecuzione del Corridoio VIII dell'Unione europea in grado di connettere Spagna, Italia, Grecia e Balcani.

L'Interporto di Bologna ha siglato invece un protocollo d'intesa con le ferrovie lituane, SC Lithuanian Railways, per lo sviluppo di traffico intermodale merci tra la piattaforma italiana e i principali snodi lituani. L'accordo ha anche l'obiettivo di sostenere, attraverso lo scambio di *know-how* ed esperienze, la messa in opera di una rete di interporti nel territorio baltico.

Si segnala, per la sua proiezione verso Oriente, l'inaugurazione a marzo 2010 del Marco Polo Express, servizio di logistica progettato da Italia Logistica (50% Gruppo FS e 50% SDA - Poste) in collaborazione con la divisione Cargo di Trenitalia e Polrail (50% FS e 50% Ferrovie Polacche) e destinato agli operatori e alle industrie italiane interessate ai collegamenti di import/export con l'Europa dell'Est. Con una frequenza settimanale, il servizio collega in tre giorni l'interporto di Portogruaro con quello di Brest, in Bielorussia; da Brest le merci possono proseguire verso altre destinazioni dell'Europa orientale (Scandinavia, Polonia, Paesi Baltici, Kazakistan, Russia), in collaborazione con la società nazionale bielorusa di logistica e le ferrovie statali bielorusse.

Per quanto riguarda le **alleanze strette tra imprese nazionali e straniere sul mercato italiano**, particolarmente innovativo è l'accordo di cooperazione definito nel 2010 tra Corsica Sardinia Ferries e GNV. Le due compagnie hanno stretto un accordo di *code sharing* (ispirandosi alle intese siglate tra vettori aerei) per commercializzare i rispettivi servizi marittimi di linea e offrire un network di collegamenti che copre tutto il Mediterraneo occidentale.

Per il trasporto aereo, si rafforzano i rapporti tra Air France-KLM e Alitalia. E' del 2009 l'accordo di partnership attraverso cui la compagnia italiana ha nominato il vettore francese agente generale per le merci in tutto il territorio italiano. Il mandato segue quello già conferito per Stati Uniti, Canada e Giappone. Nel 2010, invece, Air France-KLM ha rilevato da Alitalia il ramo d'azienda per la gestione del servizio cargo per le destinazioni internazionali. Il contratto prevede che la compagnia francese si occupi (per un periodo di otto anni) della gestione, vendita e supervisione del trasporto merci sui voli passeggeri Alitalia per la capacità residua disponibile.

Fa seguito al *Memorandum of Understanding* siglato a luglio 2009, l'accordo di partnership sulla base del quale Ferrovie dello Stato offre a Ferrovie libiche attività di assistenza (formazione di personale, supervisione dei progetti di ingegneria, organizzazione delle strutture, ecc.) sulla costruzione della rete ferroviaria libica.

Nel 2010, un'intesa è stata firmata dalla compagnia ferroviaria Deutsche Bahn (Germania), le ferrovie Obb (Austria) e l'operatore LeNord (Italia) per la gestione del servizio di trasporto ferroviario passeggeri transfrontaliero lungo la linea del Brennero sulle due principali direttrici nel nostro Paese (Verona-Milano e Verona-Bologna). Sempre nel corrente anno, Interporto Servizi Cargo (società ferroviaria dell'Interporto Campano) e la belga Inter Ferry Boats del gruppo SNCB hanno firmato un accordo di collaborazione per attivare una navetta intermodale da Milano Segrate a Pomezia. Il nuovo collegamento servirà il traffico internazionale sulla direttrice Belgio-Italia e le spedizioni nazionali lungo l'asse Nord-Sud della Penisola.

Particolarmente presente sul mercato italiano è la società olandese CEVA Logistics, che tra il 2009 e il 2010 mette a segno accordi di contract logistics per la gestione delle attività di magazzino e le spedizioni di alcune aziende nei seguenti ambiti territoriali: LA Srl (Italia), Technogym (Medio Oriente), Parker (Italia e Europa), Mazda e Samsung (Italia).

PARTE II

IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO

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

1.1. Le merci

1.1.1. I flussi quantitativi e monetari

Nel 2009, il commercio internazionale di merci da e per l'Italia (tab.1.) è stato complessivamente di circa 426 milioni di tonnellate, di cui il 72% come importazioni ed il restante 28% come esportazioni. Tali percentuali rispetto ai primi anni del nuovo millennio sono rispettivamente in leggera diminuzione e, di pari misura (quasi due punti percentuali), in aumento. Dopo una lunga serie di variazioni positive seguita dalla flessione del 5% rilevata nel 2008, la quantità di merce movimentata (import+export) ha registrato un andamento negativo anche nel 2009 ed in misura decisamente più robusta. Si registra, infatti, una contrazione del commercio internazionale di ben 17 punti percentuali, determinato dal calo sia delle importazioni, -16%, sia delle esportazioni, -19%, a conferma dell'accentuarsi della crisi generalizzata che ha coinvolto tutti i paesi ed il conseguente rallentamento degli scambi internazionali a partire dal 2008. Tuttavia, la seconda parte dell'anno ha messo in evidenza un leggero recupero sia per le esportazioni sia per le importazioni a conferma, questa volta, della ripresa seppur debole attesa per il 2010.

Tab. 1. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2010 (1)

Anni	Tonnellate (migliaia)		Milioni di euro		
	<i>Import</i>	<i>Export</i>	<i>Import</i>	<i>Export</i>	<i>Saldi</i>
2000	329.028	119.299	258.507	260.413	1.907
2001	330.035	123.118	263.757	272.990	9.233
2002	334.807	118.611	261.226	269.064	7.838
2003	343.784	121.354	262.998	264.616	1.618
2004	360.282	128.184	285.634	284.413	-1.221
2005	361.179	134.711	309.292	299.923	-9.369
2006	375.680	136.940	352.465	332.013	-20.452
2007	378.105	153.724	373.340	364.744	-8.596
2008	363.546	148.811	382.050	369.016	-13.035
2009	306.525	119.730	295.855	290.800	-5.055
1° tr.'10	85.554	32.428	83.947	75.546	-8.402

(1) Dati 2010 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

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 economici², così come nel quinquennio precedente³, il saldo è negativo, pari a -5 miliardi di euro, un valore però decisamente inferiore a quelli rilevati negli ultimi anni. A determinare questa dinamica è la flessione delle importazioni risultata superiore a quella delle esportazioni, -23% rispetto a -21%. Nel 2009, il valore medio per tonnellata è stato di 2.429 e 965 euro rispettivamente per le esportazioni e le importazioni valori che, in entrambi i casi, risultano inferiori a quelli rilevati nel 2008. Per le merci in entrata, dopo la serie di incrementi registrati dal 2004, la variazione annua del valore medio è risultata pari a -8% mentre per le esportazioni la riduzione si è fermata al 2% (anche in questo caso, ad eccezione del 2007, il valore medio era risultato in crescita dal 2004).

In base ai dati provvisori disponibili per il 2010 (gennaio-marzo), dovrebbe interrompersi la dinamica negativa rilevata per il commercio internazionale nell'ultimo biennio: sono state infatti movimentate circa 117 milioni di tonnellate, registrando una crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente del 10%. Contribuiscono a questa ripresa entrambi gli scambi: quelli in entrata con un incremento tendenziale di quasi il 9% e quelli in uscita con un aumento del 12%⁴.

In termini economici, nel I trimestre 2010, le transazioni ammontano a quasi 159 miliardi di euro⁵, registrando un aumento tendenziale del 9%, frutto di una crescita sostenuta sia delle esportazioni, +7%, sia delle importazioni, +11%. Per queste ultime, anche se tale incremento è determinato soprattutto dalla crescita dei volumi, risulta in aumento anche il valore medio per tonnellata che raggiunge i 981 euro con una variazione tendenziale del +2%. Per le esportazioni, la dinamica positiva è, invece, legata esclusivamente a quella dei volumi dato che, in questo caso, il valore medio, pari a 2.330 euro, registra una diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2009 di circa il 5%. La crescita superiore delle importazioni rispetto a quella delle esportazioni determina di conseguenza un peggioramento del deficit che raggiunge in questi primi tre mesi i -8,4 miliardi, un valore superiore a quello rilevato nello stesso trimestre del 2009 di ben tre miliardi e mezzo di euro.

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

Nel trasporto internazionale di merci, la modalità marittima è sempre di gran lunga la più rilevante considerando il totale degli scambi di importazioni ed esportazioni in termini fisici. Nel 2009, sono state infatti trasportate via mare il 58% delle merci; segue la

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

³ Preceduti da un decennio di risultati positivi.

⁴ Esportazioni ed importazioni rappresentano il 27% e 73% degli scambi complessivi di questo periodo.

⁵ Esportazioni ed importazioni rappresentano il 47% e 53% degli scambi complessivi di questo periodo.

modalità stradale con un'incidenza del 21% mentre il trasporto ferroviario e quello relativo alle condotte hanno movimentato rispettivamente il 10% e 12% delle merci (del tutto marginale il peso del vettore aereo, 0,2%). Negli ultimi anni⁶, tale distribuzione mette in evidenza un graduale calo della quota relativa al vettore marittimo a beneficio, in particolare, delle condotte (tra il 2007 ed il 2009, di circa due punti percentuali).

**Tab. 2. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto
Composizioni percentuali - Anni 2000-2009**

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Condotte	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>						
2000	61,2	20,0	10,0	0,2	8,6	100,0
2001	62,2	19,0	10,1	0,2	8,5	100,0
2002	61,3	19,6	9,4	0,1	9,5	100,0
2003	62,9	19,0	8,7	0,1	9,2	100,0
2004	62,3	19,2	8,5	0,2	9,8	100,0
2005	61,8	19,1	8,6	0,2	10,4	100,0
2006	60,4	20,1	8,6	0,2	10,7	100,0
2007	59,5	21,2	9,2	0,2	9,9	100,0
2008	57,8	21,2	9,7	0,2	11,2	100,0
2009	57,5	21,0	9,5	0,2	11,8	100,0
<i>Flussi economici</i>						
2000	34,3	39,9	14,6	9,5	1,7	100,0
2001	34,3	39,4	15,2	9,1	1,9	100,0
2002	32,7	43,7	14,7	7,0	1,9	100,0
2003	33,9	42,4	13,9	7,8	2,0	100,0
2004	34,5	39,7	13,2	10,8	1,9	100,0
2005	36,0	37,8	13,5	10,4	2,4	100,0
2006	33,2	43,0	13,1	7,7	3,0	100,0
2007	33,1	43,6	13,6	7,3	2,5	100,0
2008	33,1	42,3	14,6	6,7	3,2	100,0
2009	31,6	42,9	14,7	7,6	3,3	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Come sempre, il ruolo delle singole modalità è invece nettamente diverso se si misurano le merci in termini economici⁷. Considerando i valori medi unitari delle merci per modalità di trasporto - il valore più basso è quello delle merci in entrata nel nostro paese con le c.d. altre modalità⁸, 386 euro/tonnellata, ed il più elevato è quello relativo alle esportazioni via aereo, 64 mila euro/tonnellata (valori rispettivamente in diminuzione ed in aumento rispetto al 2008) - la distribuzione dei flussi economici vede scendere la quota del vettore marittimo al 32% e quella relativa alle c.d. altre modalità al 3%; assumono invece maggior

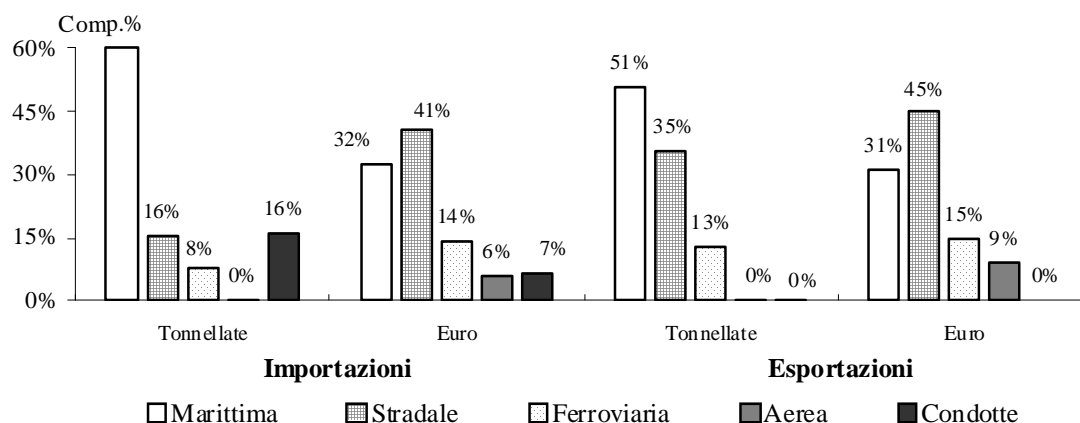
⁶ Negli anni '90, la distribuzione modale del traffico ha messo in evidenza una graduale flessione della quota relativa al vettore marittimo, da 69% nel 1990 a 61% nel 2000, a beneficio soprattutto di un aumento del ruolo della strada, da 14% a 20%. Negli anni successivi, la quota del marittimo ha recuperato qualche punto, ma è ormai dal 2003 che diminuisce ogni anno. Tale flessione è andata a beneficio in particolare della quota relativa alle condotte, da 9% nel 2003 al valore attuale del 12%.

⁷ 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.

⁸ In questo caso si tratta fondamentalmente di trasporto per condotte.

rilievo l'incidenza del trasporto stradale, 43%, ferroviario, 15%, ed aereo, 8%. Se negli ultimi anni avevamo assistito ad una lieve diminuzione dell'incidenza relativa alla modalità sia marittima sia aerea a favore della quota del vettore stradale e delle condotte, nel 2009, prosegue la flessione della quota relativa al vettore marittimo mentre s'inverte la tendenza del ruolo dell'aereo, la cui quota guadagna un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

Graf. 1. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto – Anno 2009



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Considerando separatamente i flussi in ingresso e quelli in uscita, la composizione delle importazioni in termini quantitativi per modalità di trasporto⁹ vede privilegiare – a causa del peso preponderante delle materie prime - il trasporto marittimo e quello relativo alle condotte. Come negli ultimi dieci anni, tale distribuzione continua a mettere in evidenza un debole ma continuo aumento del ruolo delle condotte e della strada che sottrae invece spazio a quello marittimo. Analizzando le importazioni in termini economici, ancora più che in passato è l'autotrasporto a presentare l'incidenza più elevata, 41% dei flussi in entrata rispetto al 32% relativo alla modalità marittima. A seguire, il vettore più significativo è quello ferroviario, 14% ed infine le altre due modalità con quote che oscillano intorno al 6%.

Per le esportazioni, in termini fisici, nel 2009 è sempre il vettore marittimo a detenere la quota di mercato più elevata (seppur con un valore inferiore rispetto alle importazioni, 51%), e per la prima volta dopo diversi anni, risulta in crescita rispetto all'anno precedente. Diminuisce invece leggermente la quota relativa al vettore stradale tra i due anni, da 37% a 35%, rimanendo comunque di gran lunga più importante rispetto a quanto rilevato per le

⁹ Nel 2009, le quote della modalità marittima, stradale, ferroviaria, aerea e delle condotte sono 60%, 16%, 8%, 0,1% e 16%.

importazioni, dato il maggior peso di beni manufatti nelle esportazioni. Fra le altre modalità, l'incidenza del trasporto ferroviario si attesta al 13%, mentre risultano come sempre marginali quella dell'aereo (0,3%) e delle condotte (0,4%).

Come in passato, considerando i flussi in uscita in termini economici, diventa prevalente il ruolo dell'autotrasporto, con una quota nel 2009 del 45%, seguito da quello relativo al vettore marittimo, 31%, risultando rispettivamente in leggera flessione ed in aumento rispetto all'anno precedente. La quota relativa al vettore ferroviario oscilla intorno al 15%, confermando così il valore rilevato nel 2008, risultato in crescita rispetto all'anno prima di circa cinque punti percentuali. Infine, il vettore aereo che, nonostante quantitativi trasportati marginali (0,3%), rappresenta il 9% dei flussi economici.

Tab. 3. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2000-2009

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	29,4	28,0	28,8	17,1	14,8	16,5	17,4	17,4	17,4

(1) Dati provvisori per il 2009.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La domanda di trasporto merci internazionale è, ancora più che in passato, servita prevalentemente dagli operatori stranieri (tab.3.). Nel 2009, in ambito stradale, il 28,8% del traffico è stato soddisfatto dai vettori italiani; scende al 17,4% la quota di traffico servita dai vettori nazionali per il trasporto aereo ed al 16,5% quella relativa al vettore marittimo. Fatta eccezione per quest'ultima, la situazione si è ulteriormente deteriorata rispetto al 2008.

Il trasporto stradale soddisfatto dagli operatori nazionali è sempre più condizionato dalla concorrenza di quelli esteri nei flussi sia di importazioni sia di esportazioni. E dal 2004 continua a perdere quote di mercato, negli ultimi due anni dal 31% al 29%.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, la presenza di operatori nazionali ha avuto un trend decrescente nei primi quattro anni del nuovo millennio a cui si è contrapposta una tendenza a rafforzarsi negli anni successivi. Nel 2008, però, si assiste ad un'inversione di questa dinamica, più che confermata dai dati provvisori relativi al 2009: tale quota, pari a 30% nel 2007, è scesa

al 26% l'anno successivo e dovrebbe perdere altri nove punti percentuali nel 2009. Ad influenzare tale contrazione sono entrambe le componenti, seppur in misura più sostenuta le importazioni.

In merito alla modalità marittima, dopo la diminuzione rilevata nel 2004 si assiste ad un lento ma graduale recupero di quote di mercato nei tre anni successivi (dal 15% al 17% nel 2007), andamento fermatosi nel 2008 ma che è ripreso nel 2009. Tale recupero è dovuto esclusivamente al ruolo dei vettori nazionali nelle importazioni. Per questa modalità, sono inoltre disponibili anche le informazioni relative a diverse tipologie di trasporto. I dati 2009 indicano che la presenza dei vettori residenti in Italia è del 21% nel caso dei "bulk liquidi", 24% per il Ro-Ro, 17% per il "general cargo", 12% per i "bulk solidi" e 6% per i container. Fatta eccezione per i bulk solidi e quelli liquidi le cui quote sono risultate rispettivamente costante ed in aumento rispetto al 2008, in tutti gli altri casi queste risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente, in particolare i container, la cui quota fra i due anni si è dimezzata.

1.2. I passeggeri¹⁰

1.2.1. I flussi quantitativi

Nel 2009, i passaggi alle frontiere italiane (tab.4.), pari a 130 milioni, sono risultati complessivamente in aumento, seppur in misura contenuta ed inferiore rispetto agli ultimi anni. Infatti, dopo gli incrementi del 10%, 6%, e 4% rilevati tra il 2006 ed il 2008, la crescita rilevata nel 2009 si ferma all'1%, in valore assoluto corrispondente a +1,2 milioni di passaggi. Rallenta drasticamente l'aumento degli italiani: il tasso di crescita relativo a questa componente, infatti, è di appena lo 0,6% mentre aveva raggiunto il 9% e 7% nel biennio precedente. Di converso, l'aumento dei viaggiatori stranieri (1,2%) segna un miglioramento rispetto al 2008, anno in cui la crescita era stata di appena lo 0,7%. Questi rappresentano circa il 56% dei passaggi complessivi alle frontiere nazionali e, di conseguenza, la quota degli spostamenti degli italiani oscilla intorno al 44%; tale distribuzione è simile a quella rilevata l'anno precedente, anno in cui però si differenziava da quelle precedenti per un incremento di circa due punti percentuali della quota degli italiani.

¹⁰ Nel mese di aprile 2003, le serie storiche relative agli anni 2001-'02 dei dati sul turismo internazionale di passeggeri sono state aggiornate attraverso un affinamento della metodologia dell'indagine. Questa revisione ha provocato un salto di serie tra il 2000 ed il 2001 che, però, considerato il livello generale dei dati esposti in questo studio non influenza in modo rilevante le considerazioni generali sull'andamento delle variabili oggetto di studio. Anche nel 2004 la metodologia di rilevazione è stata perfezionata e, in particolare, ciò ha influenzato la dinamica, molto positiva, rilevata per la modalità aerea.

**Tab. 4. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane
Anni 2000-2010 (Dati in milioni)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I trim.'10
Italiani	49,4	49,1	49,6	51,0	43,3	46,0	49,1	52,5	57,4	57,7	12,9
Stranieri	64,9	63,2	65,5	65,2	59,5	60,2	67,5	71,2	71,7	72,5	14,1
Totale	114,3	112,3	115,1	116,2	102,8	106,3	116,6	123,7	129,1	130,3	27,0

Fonte: Banca d'Italia

In base agli ultimi dati disponibili, gennaio-marzo 2010, i passaggi complessivi aumentano in misura decisamente più sostenuta, su base tendenziale del 6%. Contribuiscono a tale sviluppo entrambe le tipologie di viaggiatori: gli stranieri entrati in Italia sono stati il 9% in più rispetto allo stesso periodo del 2009, in valore assoluto +1,1 milioni, ed in misura invece più contenuta gli italiani che, fra i due periodi a confronto, segnano un incremento di quasi il 4%, corrispondente a +465 mila viaggiatori (incidenza sul totale rispettivamente del 52% e 48%, valori che differiscono da quelli rilevati su base annuale ma simili a quelli rilevati nello stesso periodo dell'anno precedente).

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

Come in passato, è la strada la modalità di gran lunga più significativa con una quota complessiva di passaggi alle frontiere italiane del 68% (tab.5.). Segue a distanza il trasporto aereo, incidenza del 27%, mentre quello ferroviario e marittimo rappresentano una quota decisamente più modesta, rispettivamente 2% e 3%. Si confermano le tendenze già rilevate nel 2008 che, rispetto al passato, mettono in evidenza:

- un leggero ma graduale incremento della quota stradale per il secondo anno consecutivo (rimasta invece sostanzialmente stabile nel triennio precedente, intorno al 65%, dopo la graduale flessione dal 1996 al 2005 di circa 12 punti percentuali),
- parallelamente, una riduzione modesta ma che si verifica per il secondo anno di seguito della quota relativa al trasporto aereo, caratterizzata invece negli anni precedenti da una dinamica di crescita,
- prosegue, invece, la contrazione annua, seppur ogni volta di pochi decimali, del ruolo del trasporto ferroviario mentre quello marittimo, dopo la flessione nel 2007, recupera per il secondo anno consecutivo ancora qualche decimale.

In base ai dati disponibili per il 2010, le tendenze rilevate per il trasporto stradale e quello aereo appaiono più incerte. Infatti, anche se si tratta di variazioni che oscillano intorno a solo un punto percentuale, in questi primi mesi dell'anno in corso, la quota dei passaggi alle frontiere stradali diminuisce leggermente rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente a beneficio degli spostamenti via aerea.

**Tab. 5. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di frontiera
Anni 2000-2010 - Composizioni percentuali annue**

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
<i>Italiani</i>					
2000	76,4	4,0	18,0	1,6	100,0
2001	76,0	3,9	18,3	1,7	100,0
2002	73,0	4,2	20,9	1,9	100,0
2003	73,3	3,8	21,0	2,0	100,0
2004	71,0	3,1	23,4	2,5	100,0
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
Gen-mar.'10	71,2	1,2	26,6	1,0	100,0
<i>Stranieri</i>					
2000	73,5	4,7	17,1	4,7	100,0
2001	72,9	4,7	17,9	4,4	100,0
2002	72,9	4,2	18,3	4,6	100,0
2003	72,3	4,0	19,1	4,6	100,0
2004	64,2	3,5	28,9	3,4	100,0
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	68,1	1,8	27,2	2,8	100,0
Gen-mar.'10	67,1	2,0	28,6	2,2	100,0
<i>Totale</i>					
2000	74,8	4,4	17,5	3,4	100,0
2001	74,3	4,4	18,1	3,2	100,0
2002	72,9	4,2	19,4	3,4	100,0
2003	72,7	3,9	19,9	3,4	100,0
2004	67,1	3,3	26,6	3,0	100,0
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
Gen-mar.'10	69,1	1,6	27,6	1,6	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Per quanto riguarda la ripartizione per modalità di trasporto distintamente per i viaggiatori italiani e quelli stranieri negli ultimi anni, si conferma un maggiore ricorso all'uso della strada degli italiani rispetto agli stranieri, rispettivamente 70% e 67%, quote che, dopo gli incrementi rilevati in entrambi i casi nel 2008, risultano rispettivamente costante ed in aumento¹¹. Il ricorso al vettore aereo - che in passato era risultato sempre più frequente fra gli stranieri rispetto agli italiani - non presenta più differenze significative, fermandosi nel primo caso al

¹¹ Per gli stranieri, la quota della modalità stradale, dopo essersi ridotta in modo decisamente veloce e sostenuto (circa dieci punti percentuali) tra il 2003-2005, oscillava in seguito intorno al 62%; anche per gli italiani, tale indicatore è diminuito, seppur in misura meno ampia, fino al 68% nel 2007 (il valore più basso rilevato fino ad oggi).

28% e nel secondo a 27%¹². Come nel 2008, la quota è in diminuzione considerando solo gli stranieri mentre presenta un andamento costante per gli italiani. Per le altre due modalità si conferma una leggera preferenza degli stranieri per gli spostamenti sia in treno (2,2% e 1,4% per gli italiani) sia in nave (rispettivamente 3,3% e 2,3%). Rispetto al 2008, anche per queste modalità, le scelte degli italiani non hanno provocato variazioni di rilievo. Per gli stranieri, seppur si tratta di pochi decimali, si confermano le tendenze rilevate nel 2008 ossia di un andamento decrescente, anche se decisamente debole, dell'uso del treno (come negli ultimi anni) e viceversa per la nave.

L'incremento complessivo di 1,2 milioni di passaggi alle frontiere italiane nel 2009, +1%, è stato determinato da un aumento di quelli sia alle frontiere stradali sia a quelle portuali. In particolare, il tasso di crescita della strada è stato del 3%, in valore assoluto corrispondente a +2,4 milioni di passaggi, e quello della nave del 9%, ossia +380 mila. Nel primo caso, l'incremento è determinato in pratica esclusivamente dagli stranieri che hanno scelto con maggior frequenza di spostarsi in macchina mentre sono risultati costanti gli italiani, nel caso della nave, invece, l'incremento è dovuto ad entrambe le tipologie di viaggiatori.

Le altre modalità sono risultate invece in diminuzione. Il trasporto aereo, in forte crescita da diversi anni e dopo il calo nel 2008 del 4%, registra una ulteriore flessione nel 2009, complessivamente di circa un milione e mezzo di passaggi (-7%), attribuibili esclusivamente alle scelte degli stranieri. Per il trasporto ferroviario, che presenta un andamento negativo già da qualche anno, nel 2009 la contrazione della domanda soddisfatta è stata in valore assoluto di circa -219 mila passaggi ossia in percentuale -8%, e, anche in questo caso, è dovuta alle preferenze di viaggio degli stranieri.

Nei primi tre mesi del 2010, l'aumento in valore assoluto dei passaggi alle frontiere italiane si traduce in un aumento dei passaggi a quelle stradali (+854 mila rispetto ad un incremento complessivo di 1,6 milioni) ed aeree (+650 mila). In termini percentuali, tali aumenti corrispondono rispettivamente +5% e +10%. In entrambi i casi, sono le scelte degli stranieri a determinare in misura sostanziale tali dinamiche: per la strada, la crescita dei passaggi degli italiani è del 2% ma dell'8% per gli stranieri, per l'aereo, tali percentuali sono rispettivamente +9% e +10% (si ricorda inoltre che rispetto al 1,6 milioni di passaggi in più, 1,1 milioni sono stranieri).

L'analisi dei dati sulla nazionalità delle imprese di trasporto aereo e marittimo che hanno

¹² In passato, la quota relativa al trasporto aereo era cresciuta in modo più marcato e deciso per gli stranieri, nel 2007 pari a 33%, ma, negli ultimi anni, anche la quota di tale vettore per gli italiani è aumentata gradualmente, risultando pari nel 2007 al 28%.

servito questo mercato nel 2009 è sempre più preoccupante (tab.6.). Infatti, la presenza degli operatori stranieri si è notevolmente accresciuta nel tempo: se nel 2007 le imprese italiane avevano soddisfatto il 28% della domanda di trasporto aereo ed il 16% della domanda di trasporto marittimo, tali percentuali scendono nel 2008 rispettivamente a 21% e 11% e si fermano a 15% e 9% nel 2009.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, dopo la brusca caduta nel 2001 e la graduale ripresa nel quinquennio successivo, la quota di mercato è in continua diminuzione dal 2007, flessione determinata fondamentalmente dalle scelte degli italiani la cui quota scende, tra il 2007 ed il 2009, dal 22% al 9% (nel caso degli stranieri, invece, la contrazione è di soli due punti percentuali).

Nel trasporto aereo, il ruolo degli operatori italiani si è notevolmente indebolito dal 2007 al 2009. La quota di mercato si ferma infatti al 15%, ossia tredici punti in meno rispetto al 2007, dato che sia gli italiani sia gli stranieri si sono orientati sempre con maggiore frequenza verso gli operatori esteri. Tale dinamica ha risentito del ruolo sempre più rilevante assunto dai voli low-cost, principalmente offerti da compagnie estere, oltre che delle discontinuità dei servizi offerti nelle fasi di transizione dalla vecchia alla nuova compagnia Alitalia.

Tab. 6. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2000-2009

Anni	Trasporto aereo			Trasporto marittimo		
	Stranieri	Italiani	Totale	Stranieri	Italiani	Totale
2000	24,2	32,2	27,7	5,1	22,1	8,7
2001 ¹³	23,7	33,3	27,8	3,2	16,4	6,8
2002	25,1	40,7	32,3	6,1	13,4	8,1
2003	26,8	42,5	34,1	8,9	12,1	9,8
2004	27,8	35,4	30,7	10,2	22,8	15,4
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

Fonte: Banca d'Italia

¹³ Dai dati Enac, la quota di passeggeri trasportati da vettori italiani nel 2001 è più elevata, circa il 37%; tale differenza, negli anni, ha un andamento decrescente.

2. LA BILANCIA DEI PAGAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Dopo un quadriennio (2003-'06) di valori intorno ai -5 miliardi di euro ed un biennio di deficit in crescita fino a -7,3 miliardi di euro del 2008, il saldo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti si attesta a -6,3 miliardi di euro nel 2009; tale riduzione è dovuta ad una contrazione dei debiti superiore a quella dei crediti. L'attività di questo settore si è comunque notevolmente ridotta in questo periodo: infatti, se nel 2008 aveva mosso, fra crediti e debiti, quasi 32 mila miliardi di euro, nel 2009 tale importo è sceso a 25 mila miliardi. A determinare tale flessione, sono stati sia la contrazione complessiva degli scambi fra l'Italia ed il resto del mondo sia il calo dei noli¹⁴.

In merito alla distribuzione per attività (tab.7.), come in passato i saldi sono tutti negativi ma, contrariamente a quanto accaduto in precedenza, il saldo più ingente è quello relativo ai passeggeri. Infatti, la differenza fra crediti e debiti in questo caso ha raggiunto nel 2009 -3,5 miliardi di euro, con un ampliamento del deficit di circa 600 milioni rispetto a quello rilevato l'anno precedente, periodo in cui era già peggiorato. Tale attività rappresenta il 23% di crediti+debiti, valore in aumento rispetto al passato dovuto, in particolare, alla crescita del peso dei debiti dato che quello dei crediti è invece diminuito. Tale deterioramento, come in passato, è fortemente connesso al trasporto aereo e dunque alla ben nota vicenda Alitalia, nonché al diffondersi dei voli low-cost, tradizionalmente offerti da operatori stranieri.

L'attività connessa agli scambi di merci (37% di crediti+debiti, quota in diminuzione rispetto al 2008), per effetto del rallentamento degli scambi internazionali e dunque dei servizi di trasporto nonché dei relativi noli, ha generato un risultato complessivo migliore: il saldo è sceso da -4,0 a -2,5 miliardi di euro (era -4,8 nel 2007). Tale risultato è la combinazione di una contrazione particolarmente elevata dei debiti (da 8,9 a 5,8 miliardi) e di una riduzione più modesta dei crediti (da 4,9 a 3,3 miliardi).

Infine, anche il saldo relativo ai servizi di assistenza (39% di crediti+debiti, quota in aumento rispetto all'anno precedente) si riduce rispetto al 2008, da -401 a -329 milioni di euro, deficit che risulta comunque fra i più elevati rilevati in questo decennio.

Dall'analisi degli introiti e degli esborsi nel 2009 si rileva che, dal lato delle uscite, continua ad aumentare il peso relativo del trasporto passeggeri - dal 20% al 30% tra il 2007 ed il 2009 - a scapito del peso delle attività relative alle merci che passa, nello stesso periodo, dal 49% al 38%; invece, la quota connessa ai servizi di assistenza come negli

¹⁴ Pari a circa -15% (fonte: Indagine sul trasporto internazionale di merci di Banca d'Italia).

ultimi anni oscilla intorno al 32%¹⁵. Dal lato delle entrate, sono sempre i servizi di assistenza a determinarne la quota più elevata, 51%, percentuale risultata più bassa negli ultimi anni ma che ormai si riavvicina a quelle rilevate invece in precedenza. Come nel 2008, il ruolo del trasporto passeggeri continua a diminuire mentre quello relativo alle merci, contrariamente a quanto accaduto nel 2008, ha una dinamica decrescente.

In base ai dati disponibili per il 2010, nel primo trimestre il saldo negativo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti risulta pari a quasi 1,7 miliardi di euro, registrando su base tendenziale un leggero peggioramento in valore assoluto di circa 135 milioni. Considerando le singole attività, come in passato, i saldi sono tutti negativi. Rispetto allo stesso periodo del 2009, si deteriora in misura particolarmente significativa il saldo relativo al trasporto delle merci, passando da -528 a - 826 milioni di euro (42% di crediti+debiti in questo periodo, in aumento rispetto allo stesso trimestre 2009 a causa di un aumento del peso dei debiti). Il saldo relativo sia al trasporto passeggeri sia ai servizi di assistenza presentano invece un leggero miglioramento: da -855 a -713 milioni di euro nel primo caso e da -156 a -134 milioni nel secondo (rispettivamente il 20% e 38% di crediti+debiti in questo periodo, quote in leggera flessione su base tendenziale).

**Tab. 7. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per attività
Anni 2001-2010 (Milioni di euro)**

Voci	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I tr.'10
<i>Crediti</i>										
Merci	2.920	3.080	3.093	3.635	4.013	4.437	4.726	4.900	3.334	855
Passeggeri	1.226	1.390	1.189	2.009	2.467	2.696	2.541	1.729	1.117	244
S.assistenza	5.141	5.389	5.080	6.351	5.406	5.769	5.893	5.666	4.673	1.073
Totale	9.286	9.860	9.362	11.995	11.886	12.903	13.159	12.295	9.124	2.172
<i>Debiti</i>										
Merci	5.257	5.448	5.754	7.203	7.816	8.354	9.573	8.914	5.801	1.681
Passeggeri	2.462	2.859	2.781	2.905	3.543	3.407	3.954	4.666	4.627	957
S.assistenza	5.268	5.565	5.620	6.666	5.480	5.892	6.198	6.067	5.002	1.207
Totale	12.988	13.872	14.154	16.773	16.839	17.653	19.725	19.647	15.430	3.846
<i>Saldi</i>										
Merci	-2.338	-2.368	-2.661	-3.568	-3.803	-3.917	-4.848	-4.014	-2.468	-826
Passeggeri	-1.236	-1.469	-1.592	-896	-1.076	-712	-1.414	-2.937	-3.509	-713
S.assistenza	-128	-175	-539	-315	-74	-122	-304	-401	-329	-134
Totale	-3.701	-4.012	-4.793	-4.778	-4.953	-4.750	-6.566	-7.352	-6.306	-1.673

Fonte: Banca d'Italia

Coerentemente con quanto appena detto, ossia con la riduzione del peso delle attività connesse al trasporto di merci, la distribuzione della bilancia dei pagamenti per modalità di trasporto (tab.8.) presenta alcune differenze di rilievo rispetto agli ultimi anni. Il trasporto

¹⁵ Un valore comunque di gran lunga inferiore a quelli rilevati nella prima parte degli anni 2000 quando era superiore al 40%.

marittimo, in passato l'attività in termini di crediti+debiti prevalente, ha un'incidenza nel 2009 pari al 34%, con una riduzione rispetto all'anno precedente di circa sei punti percentuali, differenza assorbita fondamentalmente dal trasporto aereo, la cui quota passa da un anno all'altro dal 35% al 40%.

**Tab. 8. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per modalità di trasporto
Anni 2001-2010 (Milioni di euro)**

Voci	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I tr.'10
<i>Crediti</i>										
Marittima	4.298	4.480	4.499	5.187	4.715	4.962	5.074	5.158	3.747	904
Aerea	2.896	3.104	2.669	4.141	4.585	5.016	5.044	3.995	2.961	651
Stradale	1.881	1.991	1.981	2.482	2.407	2.753	2.869	2.975	2.258	591
Ferroviaria	210	285	213	185	179	172	171	167	158	27
Totale	9.286	9.860	9.362	11.995	11.886	12.903	13.159	12.295	9.124	2.172
<i>Debiti</i>										
Marittima	5.611	6.009	6.294	7.616	7.068	7.574	8.283	7.620	4.624	1.283
Aerea	4.182	4.678	4.638	5.122	5.677	5.681	6.527	7.139	6.820	1.474
Stradale	2.515	2.606	2.622	3.413	3.527	3.832	4.307	4.509	3.651	997
Ferroviaria	680	580	600	623	567	566	608	379	335	91
Totale	12.988	13.872	14.154	16.773	16.839	17.653	19.725	19.647	15.430	3.846
<i>Saldi</i>										
Marittima	-1.312	-1.529	-1.795	-2.429	-2.353	-2.611	-3.209	-2.462	-877	-380
Aerea	-1.285	-1.574	-1.969	-981	-1.091	-665	-1.482	-3.143	-3.859	-823
Stradale	-634	-614	-641	-930	-1.121	-1.080	-1.438	-1.534	-1.393	-407
Ferroviaria	-470	-295	-387	-438	-388	-395	-437	-213	-176	-64
Totale	-3.701	-4.012	-4.793	-4.778	-4.953	-4.750	-6.566	-7.352	-6.306	-1.673

Fonte: Banca d'Italia

Dall'analisi dei crediti e dei debiti nel 2009 si rileva di conseguenza che:

- dal lato delle uscite, si amplia la tendenza già rilevata a partire dal 2008, ossia una sostanziale riduzione del peso del trasporto marittimo (il più elevato fino al 2008), da 39% a 30%, assorbita soprattutto dall'incremento dell'incidenza del trasporto aereo, che passa da 36% a 44%; il ruolo del trasporto stradale si attesta al 24%, risultando in crescita dal 2004 (anche se ogni volta di pochi decimali) mentre il trasporto ferroviario, come nel 2008, oscilla intorno al 2% dei debiti complessivi,
- dal lato delle entrate, la modalità marittima, come nel 2008, si conferma la più significativa¹⁶, 41%, seguita da quella aerea, 32%; circa il 25% deriva dal trasporto stradale ed il restante 2% da quello ferroviario.

Come nel 2008 (ma contrariamente a quanto avvenuto nel quinquennio precedente, quando era la modalità marittima ad incidere in misura ingente sul deficit della bilancia dei

¹⁶ Nel triennio 2005-2007, il trasporto marittimo e aereo presentavano una quota simile, intorno al 38-39%.

pagamenti dei trasporti), nel 2009 il contributo più significativo proviene dal trasporto aereo. Rispetto al totale di -6,3 miliardi, infatti, tale modalità chiude il 2009 con un valore negativo di 3,9 miliardi di euro, circa 700 milioni in più rispetto al 2008 nel segmento passeggeri.

A seguire, e questa è una novità, il deficit più elevato è quello relativo alla modalità stradale, che chiude l'anno con un saldo negativo di quasi 1,4 miliardi di euro, un valore comunque di circa 141 milioni migliore rispetto all'anno precedente. Le attività connesse al trasporto marittimo presentano un risultato finale negativo ma di gran lunga inferiore a quelli rilevati in passato. Dopo aver superato i tre miliardi di euro nel 2007 ed essere sceso a due e mezzo l'anno successivo, nel 2009 il deficit si ferma a 877 milioni di euro, registrando una contrazione molto robusta rispetto al passato dovuta essenzialmente alla riduzione degli scambi internazionali e dunque all'attività di trasporto di merci. Infine, continua a ridursi il disavanzo relativo al trasporto ferroviario: dopo essersi più o meno dimezzato negli ultimi due anni (da -437 a -213 milioni di euro), a fine 2009 la differenza fra crediti e debiti si riduce ulteriormente, fermandosi a -176 milioni.

In base ai dati disponibili per il 2010 (primo trimestre), è ancora la modalità aerea quella che maggiormente influenza il deficit complessivo: rispetto al totale di -1.673 milioni di euro, il disavanzo del trasporto aereo è di -823 milioni, un valore però leggermente migliore rispetto allo stesso periodo del 2009 (-976). A seguire, contrariamente a quanto avvenuto nel 2008 ma come nel 2009, il deficit relativo alla strada che raggiunge i -407 milioni di euro, circa 100 in più rispetto allo stesso periodo del 2009. In questi primi tre mesi, il trasporto marittimo genera invece un disavanzo pari a 380 milioni, risultando quasi il doppio rispetto a quanto totalizzato nello stesso trimestre dell'anno precedente. Infine, peggiora anche il disavanzo del trasporto ferroviario, da -47 a -64 milioni.

Anche nel 2009, la vendita e l'acquisto di servizi di trasporto relativi alle singole modalità e attività (tab.9.) hanno generato soprattutto saldi negativi. Come in passato, invece, le attività che hanno chiuso in positivo, sono nell'ordine:

- il trasporto ferroviario di passeggeri, +73 milioni di euro, un valore di poco inferiore a quelli rilevati negli ultimi anni (ma sicuramente migliore rispetto a quelli precedenti),
- il trasporto stradale di passeggeri, che registra un avanzo di 40 milioni di euro, così come nel 2008,
- i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo il cui avanzo si ferma a 27 milioni di euro, un valore decisamente più basso rispetto a quelli rilevati in passato (144 e 280 milioni nel biennio precedente).

**Tab. 9. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti
Anni 2005-2010 (Milioni di euro)**

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
<u>2005</u>				
Marittima	-2.117	-71	-165	-2.353
Aerea	-265	-1.128	301	-1.091
Stradale	-945	35	-210	-1.121
Ferroviaria	-476	88	---	-388
Totale	-3.803	-1.076	-74	-4.953
<u>2006</u>				
Marittima	-2.237	-34	-340	-2.611
Aerea	-279	-797	412	-665
Stradale	-921	35	-194	-1.080
Ferroviaria	-479	84	---	-395
Totale	-3.916	-712	-122	-4.751
<u>2007</u>				
Marittima	-2.768	-55	-386	-3.209
Aerea	-279	-1.483	280	-1.482
Stradale	-1.271	31	-198	-1.438
Ferroviaria	-530	93	---	-437
Totale	-4.848	-1.414	-304	-6.566
<u>2008</u>				
Marittima	-2.015	-86	-360	-2.462
Aerea	-318	-2.969	144	-3.143
Stradale	-1.388	40	-185	-1.534
Ferroviaria	-292	79	---	-213
Totale	-4.014	-2.937	-401	-7.352
<u>2009</u>				
Marittima	-587	-98	-192	-877
Aerea	-362	-3.524	27	-3.859
Stradale	-1.269	40	-163	-1.393
Ferroviaria	-249	73	---	-176
Totale	-2.468	-3.509	-329	-6.306
<u>Gen-marzo'10</u>				
Marittima	-291	-8	-81	-380
Aerea	-97	-718	-8	-823
Stradale	-365	4	-46	-407
Ferroviaria	-73	9	0	-64
Totale	-826	-713	-134	-1.673

Fonte: Banca d'Italia

Considerando i dati disponibili per il primo trimestre 2010, però, solo il trasporto di passeggeri ferroviario e stradale generano risultati positivi dato che i servizi di assistenza relativi al trasporto aereo chiudono il trimestre in rosso (-8 milioni).

Nel 2009, i segmenti in cui la posizione delle imprese italiane risulta invece più debole sono, come in passato, il trasporto di passeggeri aereo ed il trasporto di merci sia marittimo sia stradale, ma con contributi sostanzialmente diversi rispetto a quanto rilevato in precedenza. Infatti, così come nel 2008 ma contrariamente a quanto avvenuto negli ultimi anni, il risultato negativo più elevato spetta al trasporto aereo di passeggeri che, dopo il

peggioramento già rilevato nel biennio 2007-'08, nel 2009 oscilla intorno ai 3 miliardi e mezzo di euro, un settore di cui si attende un assestamento a seguito dell'avvio delle attività della nuova Alitalia. A seguire, il trasporto stradale di merci, in passato sempre inferiore a quello relativo alla modalità marittima, con un saldo negativo di circa 1,3 miliardi di euro, circa 100 milioni in meno rispetto al 2008 ma sempre nettamente superiore a quelli rilevati fino al 2006. Infine, il trasporto marittimo di merci, che dopo la diminuzione già rilevata nel 2008, anno in cui si era interrotta la serie di risultati in continuo deterioramento nel nuovo millennio, presenta una notevole contrazione del deficit che tra i due anni a confronto passa da 2 a poco più di mezzo miliardo.

Fra le altre attività, il disavanzo più elevato, che in passato spettava alle transazioni nel settore marittimo dei servizi di assistenza, nel 2009 riguarda invece per il trasporto aereo di merci, circa 360 milioni di euro, un valore, anche se di poco, in crescita ormai da diversi anni. Sempre nell'ambito del trasporto delle merci, a seguire il disavanzo del settore ferroviario, -250 milioni, un risultato migliore rispetto a quello rilevato nel 2008 e comunque il più modesto da tanti anni. Risultano invece inferiori ai 200 milioni di euro i disavanzi dei servizi di assistenza del trasporto marittimo, circa la metà di quanto rilevato nel 2008, e quello relativo ai servizi di assistenza del trasporto stradale (in diminuzione ormai già da diversi anni). Come in passato, infine, il deficit più basso riguarda il trasporto marittimo di passeggeri, -98 milioni di euro, che presenta però nell'ultimo triennio un dinamica di crescita.

Infine, considerando i risultati nel periodo gennaio-marzo 2010, si rileva, in linea con i segnali di ripresa delle attività economiche, l'ampliamento del disavanzo relativo al trasporto merci marittimo e stradale - che fra i due trimestri a confronto passa nell'ordine da -120 a -291 milioni di euro e da -275 a -365 milioni - e, invece, la contrazione del disavanzo del trasporto aereo di passeggeri, da -858 a -718 milioni di euro.

PARTE III

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE

PREMESSA

Perché una banca dati delle M&A e degli accordi?

Il Rapporto su *L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana* è pubblicato congiuntamente da Federtrasporto e Nomisma a cadenza biennale nella collana *Scenari dei trasporti*. Il lavoro, dal 1999, sviluppa lo scenario di mercato del settore del trasporto partendo dall'andamento dei processi di acquisizione e fusione (M&A) e degli accordi tra imprese, a livello italiano e internazionale.

Il Rapporto descrive dinamismo e assetto competitivo dei comparti merci e passeggeri, attraverso lo **studio delle strategie sottostanti** le transazioni e le partnership. Per il mercato italiano in particolare viene dato spazio al grado di internazionalizzazione attiva e passiva, ai fenomeni di colonizzazione e ai percorsi di internazionalizzazione delle imprese. Da qualche anno inoltre, il Rapporto presta attenzione al ruolo crescente degli **investitori esterni** al settore dei trasporti - fondi di *private equity*, gruppi bancari, investitori istituzionali, compagnie leader nel settore infrastrutturale – che stanno inducendo una crescente finanziarizzazione del settore.

La lettura dei fenomeni prende le mosse dall'aggiornamento della *Banca dati M&A Trasporti*, istituita nel 2001, che censisce le principali operazioni a livello globale a partire dal 1999, con rilevazione di alcune operazioni maggiori a partire dal 1991.

La grande mole di dati disponibili e la profondità delle analisi ha fatto sì che nel tempo il Rapporto Federtrasporto-Nomisma si sia progressivamente accreditato nel panorama nazionale tra le **fonti specifiche in materia**.

A partire da tali premesse, anche nel periodo 2009-2010¹ è proseguita l'attività di monitoraggio delle operazioni a livello internazionale ed italiano. La presente edizione nasce a seguito del **sostanziale ripensamento della metodologia** di aggiornamento della banca dati, attuato nel 2007, che consente la fornitura di una base informativa puntuale ad uso di operatori, investitori e attori istituzionali. L'interpretazione degli scenari tiene così oggi conto in modo estremamente dettagliato delle variabili fondamentali per la comprensione dell'internazionalizzazione, quali ad esempio, le strategie di acquisizione e cessione, i **rapporti tra aree geoeconomiche** diverse, l'identificazione delle **aree che promuovono gli investimenti** e di quelle maggiormente destinatarie, oltre alle dinamiche di integrazione di filiera e di settore da sempre presentate.

¹ Il periodo di rilevazione comprende, come ogni anno, 4 trimestri, così suddivisi: 1 aprile-31 dicembre 2009 e 1 gennaio-31 marzo 2010.

Dal 2007 inoltre, si è proceduto ad una attività di **codifica degli accordi** presenti in banca dati che consente di valutare, per questo segmento di mercato, le strategie di alleanza, le aree *target* di investimento e le tipologie di partnership più frequenti nei diversi comparti. Gli accordi infatti, pur pubblicati e commentati all'interno del Rapporto fin dal 1999, non venivano trattati in passato in una sezione quantitativa specifica, come invece per le M&A.

La riorganizzazione della base dati è funzionale a **soddisfare una lacuna informativa** sulla comprensione e previsione dello spostamento degli equilibri economici. Da qualche anno gli interessi economici e – conseguentemente - trasportistici sono indirizzati verso i paesi in rapida crescita (economie dell'Asia orientale, Medioriente, India e in misura minore Sud America e paesi dell'area caucasica). Basti pensare al fenomeno di inversione della classifica dei porti mondiali che vede al vertice scali non presenti nel 2000.

Dal momento che nelle economie in rapida crescita, di fatto, il controllo economico coincide con il **controllo politico**, in queste aree gli operatori occidentali assistono a rilento all'affrancamento delle imprese dal controllo statale. Allo stesso tempo, le imprese devono confrontarsi con dinamiche di mercato distanti da un punto di vista **sia geografico sia culturale**. Attraverso l'accordo, quindi, tipicamente, l'operatore estero testa l'opportunità dell'ingresso in un dato paese, verificando la fattibilità dell'iniziativa imprenditoriale. Ne è prova il fatto che spesso il partner occidentale, nel tempo, acquisisce il controllo della *joint venture* siglata qualche anno prima, liquidando il partner locale.

Da qui nasce l'importanza dello studio delle dinamiche degli accordi, in considerazione del fatto che il loro **andamento anticipa** in certa misura quello delle fusioni e acquisizioni degli anni immediatamente successivi.

1. IL MERCATO ITALIANO DELLE M&A NEL CONTESTO GLOBALE: I PROCESSI DI FUSIONE ED ACQUISIZIONE

1.1. Il mercato globale delle M&A: le dinamiche dei trasporti

1.1.1. I comparti trainanti a livello globale

Sono complessivamente 111 le operazioni di fusione e acquisizione di cui è stata data notizia in ambito internazionale, censite nel 2009, dalla Banca dati M&A Trasporti gestita da Nomisma per Federtrasporto. I dati preliminari per il 2010 indicano inoltre che nel I trimestre di quest'anno sono state portate a termine 31 operazioni, contro le 26 dello stesso periodo dell'anno precedente (tab. 1).

L'ultima rilevazione restituisce nel complesso una sostanziale diminuzione delle operazioni nel 2009 rispetto all'anno precedente (-41%), associata tuttavia ad una interessante inversione di tendenza nel primo trimestre 2010 (+19,2%).

La dinamica in corso è evidentemente correlata al fatto che la rilevazione 2009-2010² ha avuto luogo in un periodo di profonda recessione dell'economia mondiale che, come verificato dai dati, ha comportato una forte contrazione delle operazioni di M&A e degli accordi siglati a livello globale ed ha allontanato gli investitori dal comparto.³

La maggiore consistenza di operazioni è da imputare anche per il 2009 al comparto logistico e a quello del trasporto marittimo merci, che pesano rispettivamente il 28,8% e il 16,2% sul totale M&A. E tuttavia la logistica ha registrato una rilevante diminuzione (-34,7%) a confronto con il 2008. Si riduce altresì, rispetto al passato, l'importanza del trasporto aereo e del settore portuale.

Tab. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, per settore – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim
Aeroporti	16	3	5	1	3
Cargo aereo	10	11	6	1	2
Crocieristica	2	3	5	0	0
Logistica*	55	49	32	9	12

(continua)

² Periodo di rilevazione: II-IV trimestre 2009 e I trimestre 2010 (01/04/2009 – 31/03/2010).

³ Da notare la forte diminuzione delle operazioni di fusione e acquisizione dal 2007 quando le operazioni rilevate erano 249; nel 2008 le M&A registrate sono scese a quota 188 e nel 2009 a quota 111.

(segue Tab. 1)

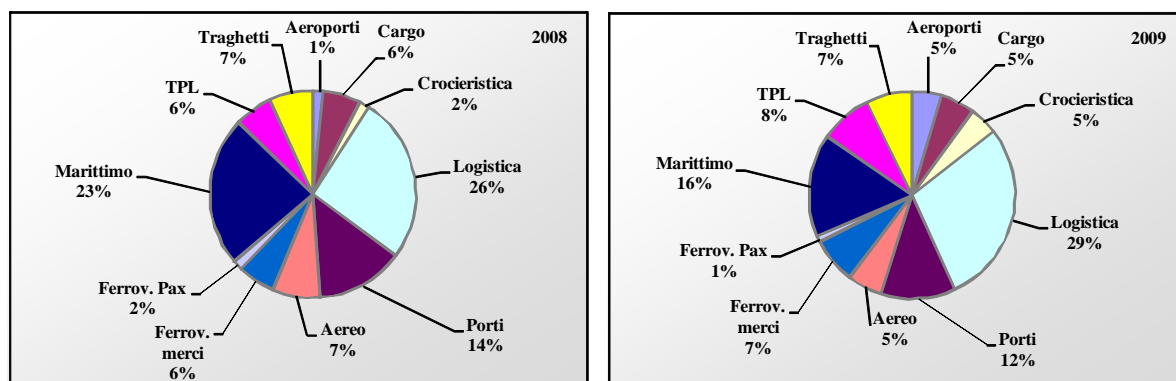
Porti	34	26	13	3	5
Trasporto aereo	18	14	6	2	0
Trasporto ferroviario merci	9	11	8	1	2
Trasporto ferroviario passeggeri	0	3	1	1	0
Trasporto marittimo merci	86	44	18	4	5
TPL	11	11	9	2	1
Traghetti	8	13	8	2	1
Totale	249	188	111	26	31

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim
Aeroporti	6,4%	1,6%	4,5%	3,8%	9,7%
Cargo aereo	4,0%	5,9%	5,4%	3,8%	6,5%
Crociéristica	0,8%	1,6%	4,5%	0,0%	0,0%
Logistica*	22,1%	26,1%	28,8%	34,6%	38,7%
Porti	13,7%	13,8%	11,7%	11,5%	16,1%
Trasporto aereo	7,2%	7,4%	5,4%	7,7%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	3,6%	5,9%	7,2%	3,8%	6,5%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	1,6%	0,9%	3,8%	0,0%
Trasporto marittimo merci	34,5%	23,4%	16,2%	15,4%	16,1%
TPL	4,4%	5,9%	8,1%	7,7%	3,2%
Traghetti	3,2%	6,9%	7,2%	7,7%	3,2%
Totale	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, 2010

Fig. 1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, per comparto – Anni 2008 e 2009 (quote %)



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.1.2. I processi di integrazione a livello globale

Secondo una tendenza consolidata dal 2007, nel 2009, si accentua il sempre maggiore sbilanciamento del mercato verso processi di integrazione orizzontale (di settore), che hanno interessato il 70,3% delle operazioni, contro il 14,4% delle operazioni di integrazione verticale (tab. 2).

Aumenta contestualmente il peso degli investitori finanziari e dei grandi operatori infrastrutturali (15,3% contro l'11,2% del 2008), dato che trova conferma ulteriore anche nel I trimestre 2010.

Tab. 2. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, per tipologia di integrazione – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Tipo di integrazione	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Integrazione di filiera	38	38	16	3	5
Integrazione di settore	154	129	78	19	20
Altri investitori	57	21	17	4	6
Totale	249	188	111	26	31

Tipo di integrazione	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Integrazione di filiera	15,3%	20,2%	14,4%	11,5%	16,1%
Integrazione di settore	61,8%	68,6%	70,3%	73,1%	64,5%
Altri investitori	22,9%	11,2 %	15,3%	15,4%	19,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

In particolare (tab. 3), i settori in cui hanno principalmente luogo le operazioni di integrazione di filiera sono il comparto della logistica (37,5% del totale), il comparto marittimo (25%) e a seguire il cargo aereo (18,8%).

Tra le dinamiche di qualche interesse, si segnala il peso progressivo del comparto logistico nell'ultimo biennio, associata ad un sempre minore peso del settore marittimo.

Tab. 3. Operazioni di integrazione di filiera, a livello globale – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Aeroporti	1	0	1	0	1
Cargo aereo	8	4	3	0	1
Crocieristica	0	0	1	0	0
Logistica*	8	9	6	1	0
Porti	3	1	1	0	2
Trasporto aereo	0	1	0	0	0
Trasporto ferroviario merci	2	6	0	0	0
Trasporto ferroviario passeggeri	0	0	0	0	0
Trasporto marittimo merci	15	12	4	2	1
TPL	0	0	0	0	0
Traghetti	1	5	0	0	0
Totale	38	38	16	3	5

(continua)

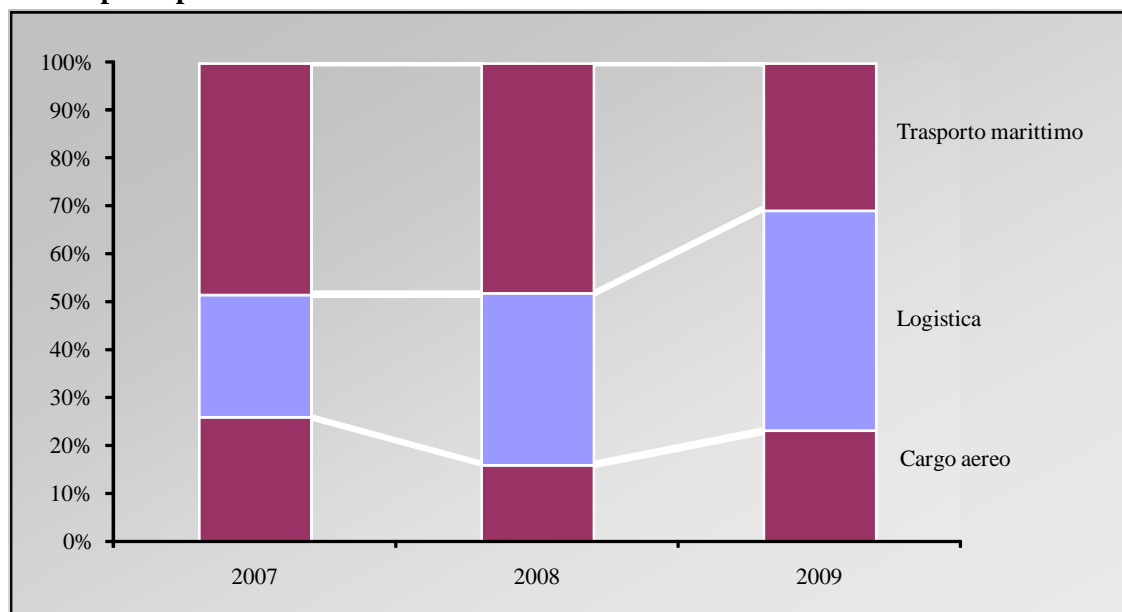
(segue Tab. 3)

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim.	2010 I trim.
Aeroporti	2,6%	0,0%	6,3%	0,0%	20,0%
Cargo aereo	21,1%	10,5%	18,8%	0,0%	20,0%
Crocieristica	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%
Logistica*	21,1%	23,7%	37,5%	33,3%	0,0%
Porti	7,9%	2,6%	6,3%	0,0%	40,0%
Trasporto aereo	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	5,3%	15,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	39,5%	31,6%	25,0%	66,7%	20,0%
TPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Traghetti	2,6%	13,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	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, 2010

Fig. 2. Operazioni di integrazione di filiera, a livello globale: contributo dei settori principali al totale - Anni 2007-2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Dal punto di vista delle integrazioni di settore, si evidenzia un aumento del ruolo del comparto logistico nella dinamica complessiva del settore dei trasporti. Dopo il raffreddamento del 2007, le operazioni di M&A portate a termine dagli integratori logistici pesano nel 2009 circa il 30,8% del totale, quota che sale addirittura al 50% nel primo trimestre del 2010, pur in presenza di un forte rallentamento del mercato delle M&A conseguente alla crisi globale.

La crisi ha infatti impattato sulla consistenza complessiva dei processi di M&A. Dopo il boom del 2007 infatti – dove si contano 154 operazioni di integrazione orizzontale – nel 2009 sono state portate a termine non più di 78 transazioni rispetto alle 129 del 2008 (-39,5% su base annua).

Tab. 4. Operazioni di integrazione di settore, a livello globale – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
Aeroporti	4	2	1	0	1
Cargo aereo	2	5	3	1	1
Crocieristica	1	1	3	0	0
Logistica**	42	38	24	7	10
Porti	18	19	8	3	1
Trasporto aereo	16	11	5	1	0
Trasporto ferroviario merci	5	4	7	1	2
Trasporto ferroviario passeggeri	0	2	0	0	0
Trasporto marittimo merci	50	29	12	2	4
TPL	11	11	9	2	1
Traghetti	5	7	6	2	0
Totale	154	129	78	19	20

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
Aeroporti	2,6%	1,6%	1,3%	0,0%	5,0%
Cargo aereo	1,3%	3,9%	3,8%	5,3%	5,0%
Crocieristica	0,6%	0,8%	3,8%	0,0%	0,0%
Logistica**	27,3%	29,5%	30,8%	36,8%	50,0%
Porti	11,7%	14,7%	10,3%	15,8%	5,0%
Trasporto aereo	10,4%	8,5%	6,4%	5,3%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	3,2%	3,1%	9,0%	5,3%	10,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	32,5%	22,5%	15,4%	10,5%	20,0%
TPL	7,1%	8,5%	11,5%	10,5%	5,0%
Traghetti	3,2%	5,4%	7,7%	10,5%	0,0%
Totale	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, 2010

Da ultimo, rispetto alla quota (15,3%) di operazioni di fusione e acquisizione messe in atto nel 2009, che sono state portate a termine da *soggetti esterni al settore dei trasporti* (tab. 2), il 23,5% ha riguardato investimenti nel comparto portuale (tab. 5). In pieno clima recessivo, gli investitori hanno mostrato freddezza per gli investimenti nel comparto, siglando solo 17 operazioni rispetto alle 57 del 2007 – anno di *boom* economico - e alle 21 del 2008.

Tab. 5. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, che coinvolgono investitori non facenti parte del settore dei trasporti: tutti i comparti – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
Aeroporti	11	1	3	1	1
Cargo aereo	0	2	0	0	0
Crocieristica	1	2	1	0	0
Logistica**	5	2	2	1	2
Porti	13	6	4	0	2
Trasporto aereo	2	2	1	1	0
Trasporto ferroviario merci	2	1	1	0	0
Trasporto ferroviario passeggeri	0	1	1	1	0
Trasporto marittimo merci	21	3	2	0	0
TPL	0	0	0	0	0
Traghetti	2	1	2	0	1
Totale	57	21	17	4	6

Comparto	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
Aeroporti	19,3%	4,8%	17,6%	25,0%	16,7%
Cargo aereo	0,0%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Crocieristica	1,8%	9,5%	5,9%	0,0%	0,0%
Logistica**	8,8%	9,5%	11,8%	25,0%	33,3%
Porti	22,8%	28,6%	23,5%	0,0%	33,3%
Trasporto aereo	3,5%	9,5%	5,9%	25,0%	0,0%
Trasporto ferroviario merci	3,5%	4,8%	5,9%	0,0%	0,0%
Trasporto ferroviario passeggeri	0,0%	4,8%	5,9%	25,0%	0,0%
Trasporto marittimo merci	36,8%	14,3%	11,8%	0,0%	0,0%
TPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Traghetti	3,5%	4,8%	11,8%	0,0%	16,7%
Totale	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, 2010

1.1.3. Il livello di internazionalizzazione tra aree geoeconomiche

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

Nel 2009, circa il 52,3% delle operazioni concluse è stato portato a termine da operatori di nazionalità diversa, contro il 63,8% dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2010 trova conferma una forte propensione degli operatori ad investire sul mercato interno. Il motivo dell'intensificarsi delle operazioni domestiche va cercato nel maggiore grado di fiducia degli operatori rispetto a mercati noti, stabili in termini di valuta e con una maggiore facilità di accesso al credito (tab. 6).

Tab. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, a livello domestico e internazionale – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

Operazioni concluse	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
			n.					%		
Tra soggetti connazionali	90	68	53	11	13	36,1%	36,2%	47,7%	42,3%	41,9%
Tra soggetti di diversa nazionalità	159	120	58	15	18	63,9%	63,8%	52,3%	57,7%	58,1%
Totale	249	188	111	26	31	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Una misura della globalizzazione dei mercati può essere effettuata analizzando i processi di internazionalizzazione di portata intercontinentale. Si è proceduto quindi a calcolare l'incidenza delle operazioni di M&A tra soggetti appartenenti ad aree geoeconomiche⁴ - e in parte geopolitiche - diverse, per comprendere le dinamiche degli scambi che avvengono su scala globale.

Rispetto a quanto registrato in passato, nel 2009 è ulteriormente diminuito il peso delle operazioni portate a termine da soggetti appartenenti ad aree diverse (26,1% contro il 39,9% del 2008 e contro il 43,8% del 2007) (tab. 7). E' tuttavia di grande interesse il dato relativo al I trimestre 2010 che registra una ripresa delle transazioni tra aree diverse (29% sul totale) rispetto al 15,4% del 2009.

Tab. 7. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, tra aree geoeconomiche – Anni 2007-2009 e I trimestre 2009 e 2010 (quote %)

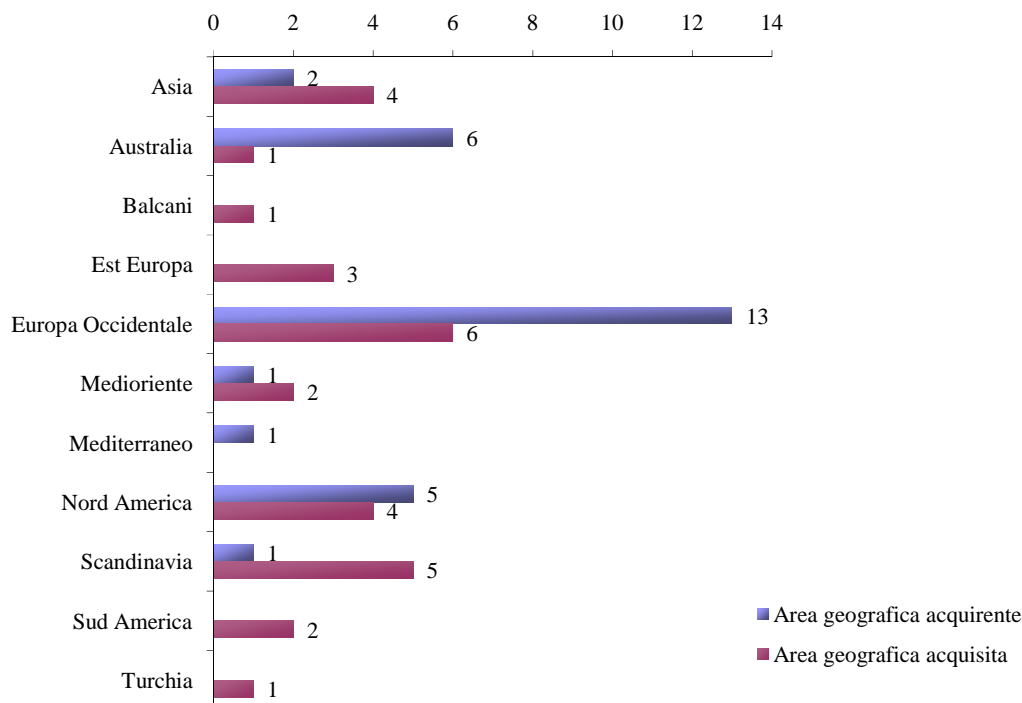
Operazioni concluse	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.	2007	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim.
			n.					%		
Tra soggetti della stessa area	140	113	82	22	22	56,2%	60,1%	73,9%	84,6%	71,0%
Tra soggetti di aree geoeconomiche diverse	109	75	29	4	9	43,8%	39,9%	26,1%	15,4%	29,0%
Totale	249	188	111	26	31	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Il dettaglio di figura 3 evidenzia le differenze nei comportamenti degli operatori delle diverse aree, in considerazione del fatto che alcune di queste sono a maggiore vocazione "acquirente" ed altre a maggiore vocazione "destinatario di investimenti" (aree acquisite). Si fa notare, a titolo di esempio, come soggetti provenienti dall'Europa occidentale siano stati coinvolti in qualità di acquirenti e di destinatari di investimenti, rispettivamente, in solo 13 e 6 operazioni nel 2009 (contro le 28 e 20 del 2008).

⁴ Nota metodologica: le aree geoeconomiche considerate sono in Africa, Asia (Far East), Australia, Europa dell'Est, Europa occidentale, India, Medio Oriente, Mediterraneo non europeo, Nord America, Sud America, area scandinava, area baltica, area balcanica (ex Jugoslavia).

Fig. 3. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, tra aree geoeconomiche diverse*: operazioni effettuate da soggetti acquirenti e da soggetti acquisiti – Anno 2009



* Sono escluse le operazioni portate a termine all'interno della stessa area geoeconomica.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Alla luce delle elaborazioni effettuate, in Europa occidentale, si confermano come principali paesi acquirenti Francia, Germania, Regno Unito e Italia, e nell'Europa dell'Est, la Russia. In Asia, Cina e Giappone e in Medio Oriente, il Kuwait. Nell'area scandinava, trova ulteriore conferma rispetto al passato il ruolo della Norvegia (tab. 8).

Tab. 8. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale: maggiori Paesi acquirenti e principali destinatari di investimenti nelle diverse aree geoeconomiche – Anno 2009

Aree	Principali Paesi acquirenti	Principali Paesi destinatari di M&A
Asia	Cina, Giappone	Cina, Nuova Zelanda
Europa Occidentale	Francia, Germania, Regno Unito, Italia	Italia, Francia, Grecia, Regno Unito, Spagna, Paesi Bassi
Europa dell'Est	Russia	Russia
Medioriente	Kuwait	Dubai
Nord America	Stati Uniti	Stati Uniti
Scandinavia	Norvegia	Finlandia, Islanda

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Più in dettaglio, Stati Uniti e Australia hanno effettuato il maggior numero di operazioni al di fuori della propria area geoeconomica (tab. 9).

Tab. 9. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, portate a termine in aree geoeconomiche diverse da quella di appartenenza - I primi 5 paesi acquirenti (Top 5) – Anni 2008-2009

Paese acquirente	2008	2009
Australia	2	6
Stati Uniti	7	4
Italia	1	4
Francia	3	2
Danimarca	6	1
Totale Top 5	46	18
Totale Paesi rilevati	(30 Paesi) 74	(17 Paesi) 29

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.1.4. Il mercato globale per tipologia di operazione

Riguardo alla tipologia di operazione, si conferma nel 2009 la prevalenza di operazioni di passaggio di controllo (47 operazioni su 111)⁵. Vale tuttavia la pena di segnalare che dal 2007 il peso di tali operazioni diminuisce progressivamente sul totale degli scambi, passando dal 59,8% del 2007 al 52,2% del 2008 al 42,3% del 2009 (tab. 10).

Nel 2009, diminuiscono sensibilmente infatti le acquisizioni di maggioranza sul totale (35,1%) a favore delle acquisizioni di minoranza (25%), ma soprattutto delle acquisizioni di asset che rappresentano una quota del 21,6% del totale, contro l'11,2% del 2008: il dato, di estremo interesse, può essere ricondotto al fatto che, in congiuntura recessiva, le compagnie danno più frequentemente luogo a ristrutturazioni che implicano strategie di ritorno al core business con contestuale dismissione di intere divisioni aziendali.

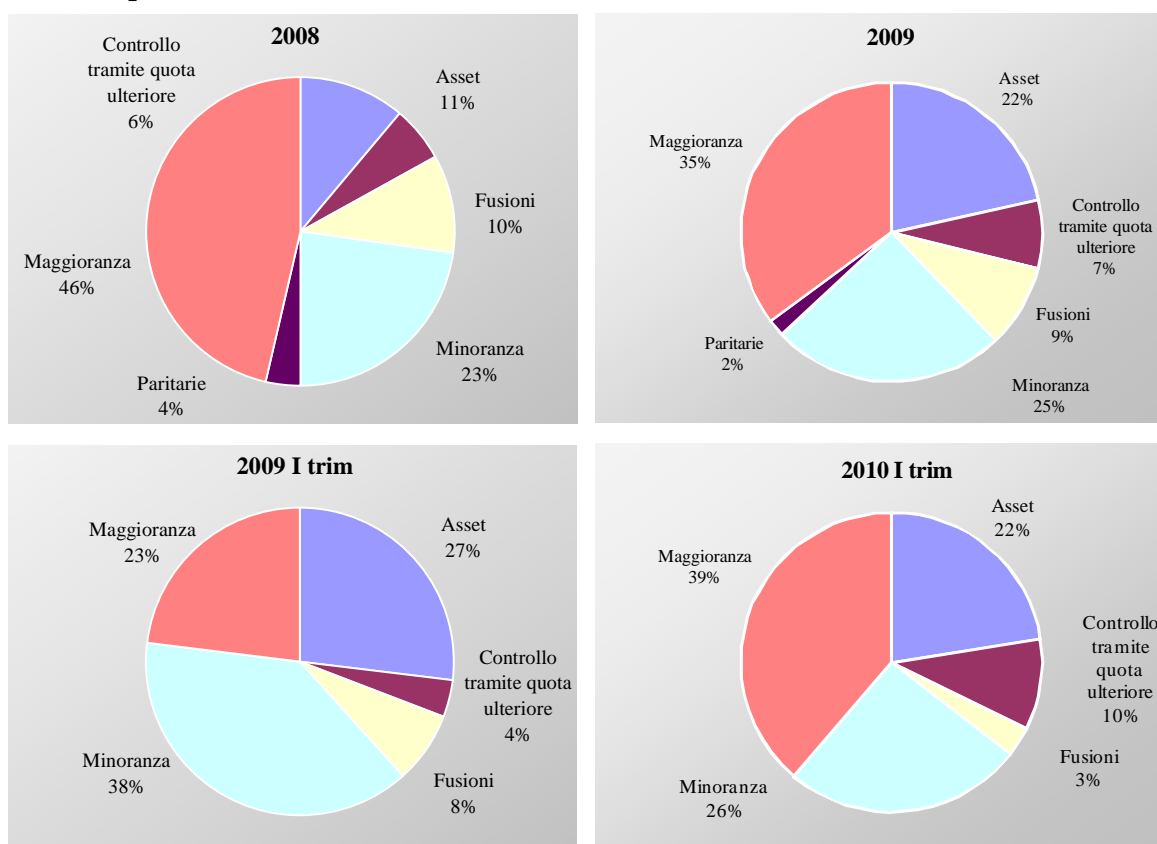
Tab. 10. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, sul mercato globale, per tipologia di operazione – Anni 2007-2009 e quota % sul totale

Tipologia di operazione	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	numero			quota %		
Asset	19	21	24	7,6%	11,2%	21,6%
Controllo tramite quota ulteriore	17	11	8	6,8%	5,9%	7,2%
Fusioni	18	19	10	7,2%	10,1%	9,0%
Minoranza	54	43	28	21,7%	22,9%	25,2%
Paritarie	9	7	2	3,6%	3,7%	1,8%
Maggioranza	132	87	39	53,0%	46,3%	35,1%
Totale	249	188	111	100%	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

⁵ Il dato è riferito alla somma delle partecipazioni di maggioranza e delle acquisizioni di controllo tramite acquisizione di quota ulteriore.

Fig. 4. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di operazione - Anni 2008-2009 e I trimestre 2009-2010



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.1.5. Le strategie di acquisizione e cessione sul mercato globale

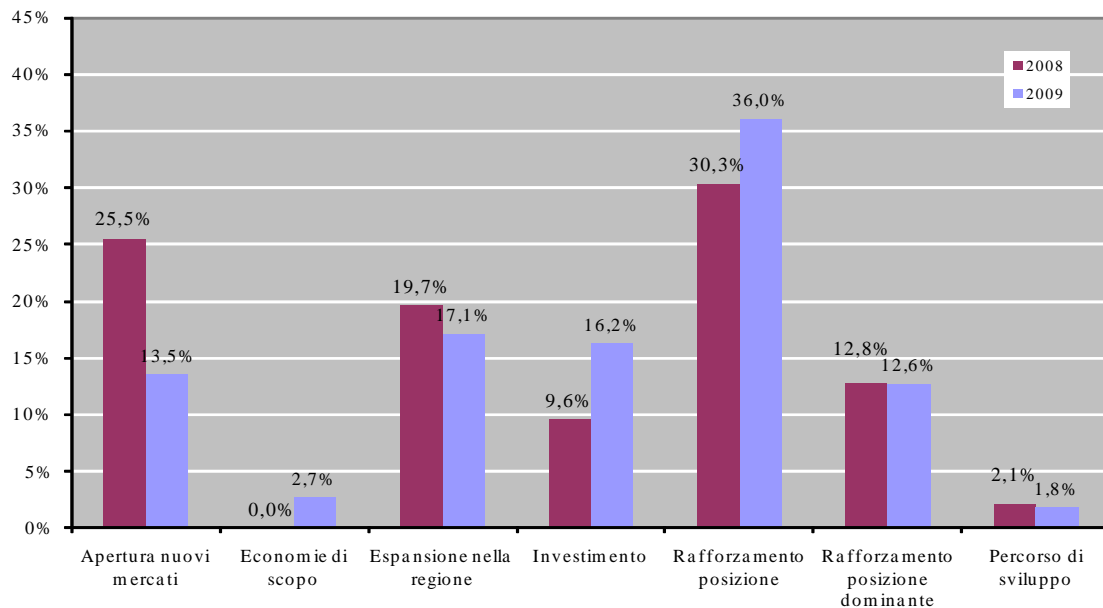
Con riferimento alle *strategie di acquisizione* sul mercato globale, i dati 2009 evidenziano che le operazioni di M&A vengono portate a termine soprattutto con l'obiettivo di *rafforzare la propria posizione* (36% dei casi). Ma, se la seconda motivazione per importanza era nel 2008 l'*ingresso in nuovi mercati* (25,5%), nel 2009 è l'*espansione in regioni* già in parte presidiate (17,1%). Segue l'acquisto per investimento (16,2%), mentre le operazioni effettuate per l'ingresso in nuovi mercati si fermano al 13,5% del totale (fig. 5).

Torna a crescere il ruolo delle strategie di investimento (condotte principalmente da soggetti investitori esterni al settore⁶), che dal crollo⁷ del 2008 (in cui hanno pesato solo per il 9,6%) nel 2009 rappresentano il 16,2% degli scambi totali.

⁶ Il 55,6% delle operazioni siglate a scopo di investimento sono infatti portate a termine da tali soggetti.

⁷ Nel 2008 le operazioni condotte a scopo investimento sono diminuite drasticamente dopo avere rappresentato nel 2007 – ultimo anno di boom economico, caratterizzato da estrema facilità di accesso al credito – ben il 20,5% del totale operazioni (1 operazione su 5).

Fig. 5. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti, sul mercato globale, per strategia adottata dal soggetto acquirente (quota % sul totale) - Anni 2008 e 2009

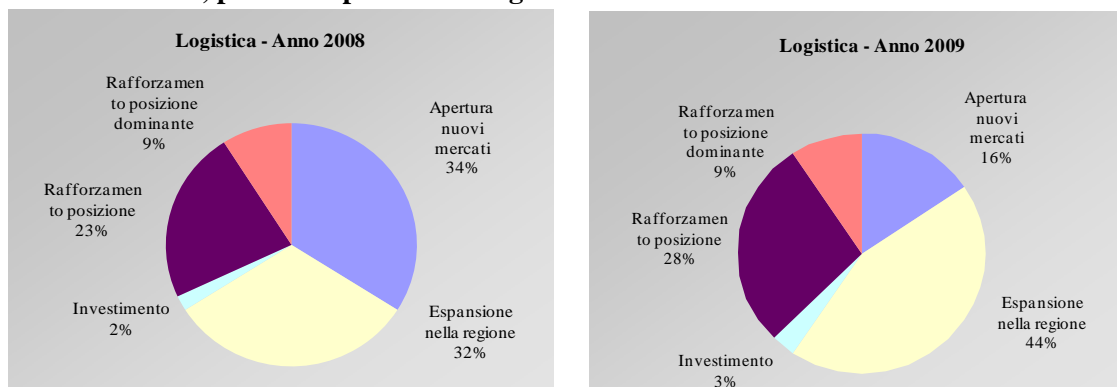


Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Segue il dettaglio del comparto della logistica all'interno del quale, ogni anno, viene portato a termine un consistente numero di operazioni di M&A e in cui vengono messe in atto, pertanto, diversi tipi di strategie (fig. 6).

Al confronto tra il 2008 e il 2009 emerge con evidenza la differente ripartizione delle strategie condotte dalle compagnie acquirenti; in particolare si segnala una maggiore diffidenza delle imprese nell'intraprendere attività in nuovi mercati, mentre aumentano le operazioni finalizzate all'espansione in regioni, diverse da quella di appartenenza, ma in cui sono già state intraprese attività. Aumentano anche gli sforzi per rafforzare la propria posizione all'interno di società caratterizzate da compagini societarie articolate ovvero per consolidare la propria posizione sui mercati consolidati.

Fig. 6. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti sul mercato globale, per strategia adottata, per il comparto della logistica – Anno 2008 e 2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

La strategia perseguita si differenzia nel caso in cui le operazioni vengano effettuate all'interno della stessa area geoeconomica oppure tra aree diverse. Il 56,1% delle operazioni che hanno avuto luogo all'interno della *stessa area* (46 operazioni su 82) è stato effettuato con l'obiettivo di consolidare la posizione sul mercato del soggetto acquirente: 13 di queste sono state portate a termine allo scopo di rafforzare una posizione già dominante. Il 12,2% degli operatori ha invece acquisito partecipazioni in altre società per entrare in nuovi mercati, quota che sale al 17,2% nel caso in cui le operazioni siano state effettuate tra *aree geoeconomiche diverse* (tab. 11).

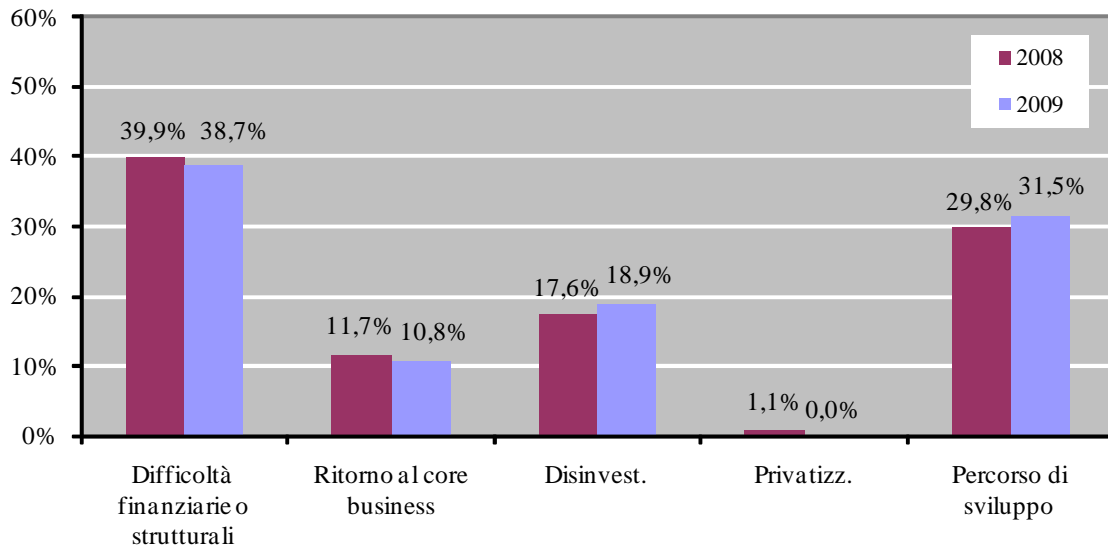
Tab. 11. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti, sul mercato globale, per strategia adottata e per area omogenea - Anno 2009 e peso % sul totale

Operazioni concluse da acquirenti	% sul totale operazioni	Strategia	Operazioni	% sul totale area
All'interno della stessa area	73,9%	Apertura nuovi mercati	10	12,2%
		Economie di scopo	3	3,7%
		Espansione nella regione	7	8,5%
		Investimento	15	18,3%
		Rafforzamento posizione	33	40,2%
		Rafforzamento posizione dominante	13	15,9%
		Percorso di sviluppo	1	1,2%
		Totale stessa area	82	100,0%
Tra aree diverse	26,1%	Apertura nuovi mercati	5	17,2%
		Espansione nella regione	12	41,4%
		Investimento	3	10,3%
		Rafforzamento posizione	7	24,1%
		Rafforzamento posizione dominante	1	3,4%
		Percorso di sviluppo	1	3,4%
		Totale aree diverse	29	100,0%
Totale	100,0%		111	

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Al contrario, per quanto riguarda la *cessione di impresa o di quote di impresa*, dalle operazioni censite emerge che il primo obiettivo della cessione è quello di affrontare difficoltà finanziarie (superamento dell'indebitamento) o strutturali (evento che riguarda circa il 38,7% dei casi) (fig. 7).

Nella maggior parte dei casi (65,8% delle operazioni di M&A) il soggetto cedente coincide con la compagnia acquisita, che promuove la cessione totale o di quote: queste transazioni vengono effettuate nel 41,1% dei casi per fare fronte a difficoltà strutturali o finanziarie, o, nel 43,8% dei casi, per partecipare ad un percorso di sviluppo attraverso l'aggregazione.

Fig. 7. Operazioni di fusione e acquisizione, per motivo sottostante la cessione, sul mercato globale – Anni 2008 e 2009

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.2. Il mercato delle M&A in Italia

1.2.1. Il mercato italiano dei trasporti per tipologia di operazione

Sul mercato italiano, nel periodo dell'ultima rilevazione effettuata (1 aprile 2009 – 31 marzo 2010) sono state registrate complessivamente 25 operazioni relative alle varie tipologie considerate: di maggioranza, di acquisizione di controllo tramite quota ulteriore, fusione, paritarie, di minoranza e di acquisizione di asset (tab. 12).

Al confronto annuale, il 2009 evidenzia una diminuzione delle operazioni di M&A sul mercato italiano su base annua pari al 25% (24 operazioni contro le 32 del 2008) (tab. 13).

Tab. 12. Operazioni di fusione e acquisizione sul mercato italiano nel periodo di rilevazione (1 aprile 2009 – 31 marzo 2010)

Anno	Numero di operazioni
2009 (II, III, IV trimestre)	17
2010 (I trimestre)	8
Totale periodo di rilevazione	25

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Tab. 13. Operazioni di fusione e acquisizione sul mercato italiano - Anni 2007-2009

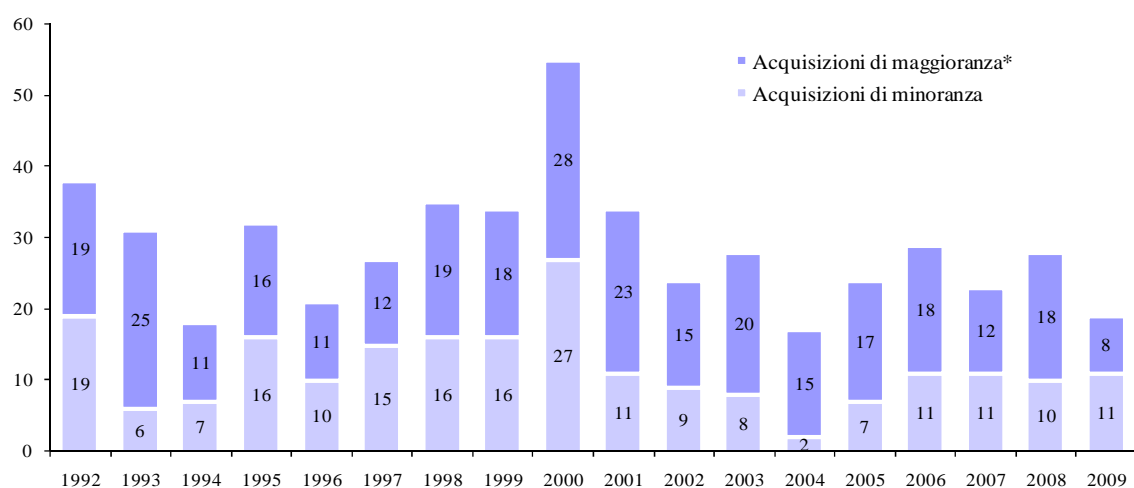
Anno	Numero di operazioni	Var. % su anno precedente
2007	26	-25,7%
2008	32	+23,1%
2009	24	-25,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

La serie storica di figura 8 fa notare la stabilità delle acquisizioni di minoranza nel 2009 rispetto all'anno precedente, contraddetta da una evidente diminuzione delle acquisizioni di maggioranza e delle fusioni (8 operazioni contro 18).

Negli ultimi quattro anni è andato sostanzialmente stabilizzandosi il numero delle acquisizioni di minoranza, contro una elevata fluttuazione di quelle di maggioranza, il cui peso sul totale incide nel 2009, in controtendenza rispetto al passato, solo per il 42,1%.

Fig. 8. Acquisizioni e fusioni nel settore dei trasporti in Italia – Anni 1992-2009



* 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, 2010

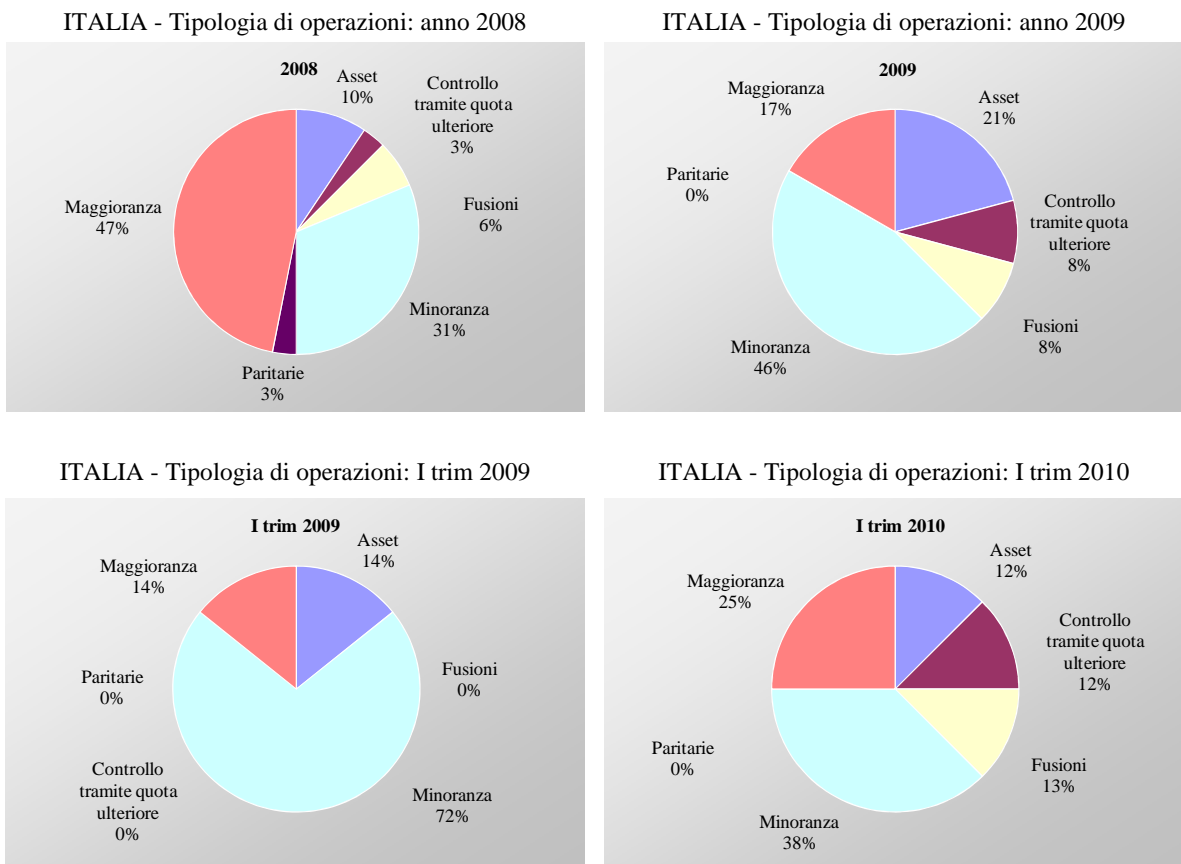
La tabella 14 mostra in dettaglio le tipologie di operazioni concluse sul mercato italiano in serie storica dal 1992 al 2009 e i primi dati relativi al 2010 (I trimestre).

Tab. 14. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti, in Italia, per tipologia di operazione – Anni 1992-2009 e I trimestre 2010

Operazione	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10*	Tot.
Acquisizione di asset	3	3	4	1	2		4	3	2	1	1	3	1	4	5	3	3	5	1	49
Acquisizione di controllo tramite quota	5	1	1				2	1	5	2	2	6		5	1	6	1	2	1	41
Fusione			2					1		1	5	1		3	4	1	2	2	1	23
Acquisizione di minoranza	19	6	7	16	10	15	16	16	27	11	9	8	2	7	11	11	10	11	3	215
Acquisizione di quota paritaria	2	5			3	2	2	1		3	2	2	1		1		1			25
Acquisizione totale o di maggioranza	14	24	8	16	11	12	17	16	23	20	8	13	15	9	13	5	15	4	2	245
Totale	43	39	22	33	26	29	41	38	57	38	27	33	19	28	35	26	32	24	8	598

*Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 9. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti per tipologia di operazione, in Italia

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.2.2. Il mercato italiano dei trasporti per settore

Come per le precedenti edizioni di questo Rapporto, di seguito vengono riportate, per comparto, le operazioni di M&A che hanno coinvolto almeno un'impresa italiana del settore dei trasporti. Come più sopra evidenziato, il numero totale di acquisizioni e fusioni portate a termine nel 2009 è pari a 24.

Nelle tabelle seguenti vengono considerate tutte le tipologie di transazione (estero/Italia, Italia/estero e Italia/Italia). Dal conteggio sono escluse le 6 operazioni di M&A che coinvolgono *soggetti non facenti parte* del settore dei trasporti (investitori, banche, gruppi industriali o enti governativi).⁸

⁸ Nota metodologica: di queste operazioni non si tiene pertanto conto nelle tabelle 15 e 16.

Tab. 15. Acquisizioni e fusioni per comparto del settore trasporti in Italia - Anno 2009

	Comparto acquisita											Tot
	Aerop rti	Cargo aereo	Crocier istica	Logisti ca	Porti	Poste	T. aereo	T. ferrovi ario	Tpl	T. maritti mo pax		
Comparto acquirente	Aeroporti	1										1
	Cargo aereo		1									1
	Crocieristica			1								1
	Logistica		1		2	1	1		1			6
	Poste				1							1
	T. aereo							2				2
	T. marittimo merci					1						1
	Tpl									4		4
	T. marittimo pax										1	1
	Totale	1	2	1	3	2	1	2	1	4	1	18

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Tab. 16. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti per comparto dell'acquirente in Italia – Anni 1992-2009 e I trimestre 2010

Comparto / Anno	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10*	Tot.
Logistica	12	20	8	4	8	2	10	8	8	10	3	9	5	7	8	3	7	6	2	140
T. Ferroviari	2		2	5	1				1		2	6	2	3			2		1	27
T. su gomma	2		1			3	3		1	5	2	1	1			1	2			22
Poste			2			1	4	3	5	2	1			2	1			1		22
T. Marittimi di cui:	4	6	1	8	4	3	7	8	4	5	6	8	7	2	8	7	10	3	0	101
- Crocieristica	2	3		2		1		6	2	3	1		1		1			2		24
- Attività portuali	2	3	1	2	2	2	2	2	1	1	2	1	3				2			26
- Navigazione				4	2		5		1	1	3	7	3	2	7	7	8	1		51
T. Aerei di cui:	2	2	1			5	4	6	4	3	3	5	1	2	9	1	4	4	2	58
- Vettori aerei	2	2	1			1	2	3	4	1	2	3	1	1	5		3	3		34
- Gestori aeroporti						4	2	3		2	1	2		1	4	1	1	1	2	24
TPL	3			3		2	2		7	8	7	2	2	7	4	2	5	4	1	59
Totale	25	28	15	20	13	16	30	25	30	33	24	31	18	23	30	14	30	18	6	429

* Dati riferiti al I trimestre.

** Le operazioni di fusione e acquisizione che hanno avuto luogo nel 2009 e che riguardano in qualità di acquirenti, soggetti non facenti parte del settore dei trasporti (si tratta tipicamente investitori o banche) sono 6.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Tab. 17. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti per comparto dell'acquisita in Italia - Anni 1992-2009 e I trimestre 2010

Comparto/Anno	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10*	Tot.
Logistica	13	23	9	10	12	4	9	6	10	7	1	11	5	7	9	5	6	4	3	154
T. Ferroviario	2	1	1	1					4		1	3	2	3	1	1	2	2	1	25
T. su gomma	8	2	2	1	4	2	5	5	2	6	3	3	1	1	1					46
Poste			2			1	6	1	6	1	2			1				1		21
T. Marittimi di cui:	5	8	4	12	6	6	9	9	5	8	6	9	8	2	9	8	10	6	0	130
- Crocieristica	3	5	1	5		2		5	3	3	1		1		1			3		33
- Attività portuali	1	2	2	2	2	4	2	1		4	4	1	3		1	1	4	3		37
- Navigazione	1	1	1	5	4		7	3	2	1	1	8	4	2	7	7	6			60
T. Aerei di cui:	6	3	1		3	13	9	9	9	6	8	9	1	4	11	8	8	7	3	118
- Vettori aerei	5	3	1		3	7	6	5	4	3	4	7	1	1	4		4	4	1	63
- Gestori aeroporti	1					6	3	4	5	3	4	2		3	7	8	4	3	2	55
TPL	5			2	1	1	3	5	12	8	8	2	2	8	4	2	5	4	1	73
Totale	39	37	19	26	26	27	41	35	48	36	29	37	19	26	35	24	31	24	8	567

* Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

1.2.3. Il livello di internazionalizzazione dell'impresa italiana: le M&A

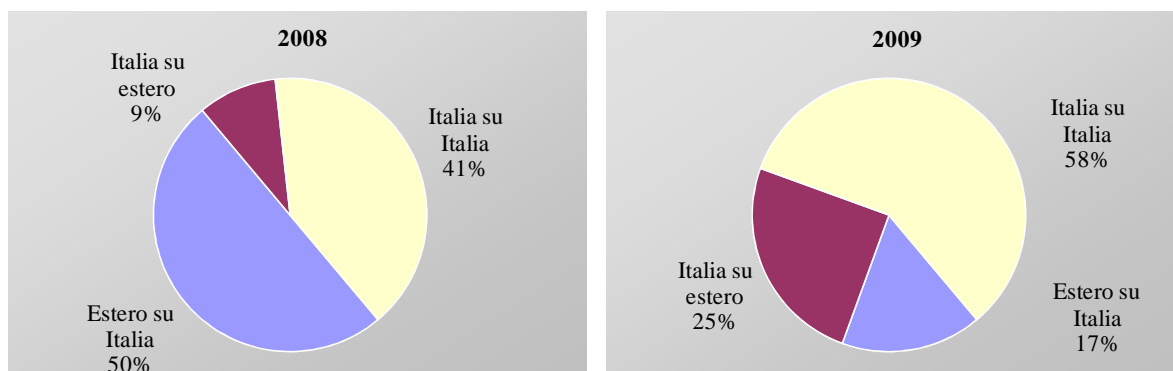
Per quanto riguarda il *grado di internazionalizzazione* delle imprese italiane, si segnala che nel 2009 si è verificato un sensibile aumento dell'incidenza delle operazioni interne al mercato domestico rispetto al 2008 (58,3% contro 40,6%), accompagnata da una rilevante diminuzione delle acquisizioni passive (16,7% contro 50%). Il fenomeno, in controtendenza rispetto al passato, segnala il disinteresse per il mercato italiano da parte di compagnie e soggetti investitori esteri, ragionevolmente imputabile alla congiuntura recessiva già pienamente manifestatasi nel 2009 (tab. 18; fig. 10). Nel 2009, aumentano tuttavia le iniziative di internazionalizzazione attiva (6 operazioni su 24).

Tab. 18. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti in Italia, suddivise per periodo di rilevazione – Anni 2007-2009 e I trimestre 2010

Anno	Estero su Italia		Italia su estero		Italia su Italia		Totale	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
2007	6	23,1%	6	23,1%	14	53,8%	26	100%
2008	16	50,0%	3	9,4%	13	40,6%	32	100%
2009	4	16,7%	6	25,0%	14	58,3%	24	100%
2010 I trim	4	50,0%	0	0,0%	4	50,0%	8	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 10. Acquisizioni e fusioni sul mercato italiano per nazionalità dell'impresa acquirente, Anni 2008-2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Di seguito, in dettaglio, si riportano i dati relativi alle acquisizioni estere in Italia (classificate per comparto dell'acquisita, ovvero dell'impresa italiana) e quelli relativi alle acquisizioni di imprese italiane all'estero (classificate per comparto dell'acquirente). I dati sono aggiornati al 2009, con anticipazioni per il I trimestre 2010.

Tab. 19. Acquisizioni e fusioni di imprese estere in Italia – Anni 1992-2009 e I trimestre 2010

Comparto/Anno	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10*	Tot.
Logistica	1	15	2	1	3	1	3	4	3	2	0	2	3	3	5	2	2	2	2	56
T. Ferroviari									1				2	1			2		1	7
T. su gomma					1		3	2		1		1	1	1						10
Poste						1	2		4											7
T. Marittimi di cui:		2		1	1	3	3	3	1	3	4		4	0	1	4	8			38
- Crocieristica		2				2		2	1		1				1					9
- Attività portuali					1	1	2	1		2	2		3			1	4			17
- Navigazione				1			1			1	1		1			3	4			12
T. Aerei di cui:	1					1	1	5	2	2	2	4		0	2	0	2	1	1	24
- Vettori aerei	1						1	2	1	1	1	3						1		11
- Gestori aeroporti						1		3	1	1	1	1		0	2		2		1	13
TPL	1			2			2	1		1	3	1		4	1		2	1		19
Totale	3	17	2	4	5	6	14	15	11	9	9	8	10	9	9	6	16	4	4	161

* Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Tab. 20. Acquisizioni e fusioni di imprese italiane all'estero – Anni 1992-2009 e I trimestre 2010

Comparto/Anno	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10*	Tot.
Logistica	1	1		1	2	1	1	1	3	1			1	1		1		3		18
T. Ferroviari											1	2		1		1				5
T. su gomma			1			1	1					1	1							5
Poste																				0
T. Marittimi di cui:	1	1					3		1	2			1	1	3	4	3	2		22
- Crocieristica	1	1							1	1			1					1		6
- Attività portuali							3													3
- Navigazione										1				1	3	4	3	1		13
T. Aerei di cui:		1					1				2	1			1			1		7
- Vettori aerei		1									1				1					3
- Gestori aeroporti							1				1	1						1		4
TPL									2	2										4
Totale	2	3	1	1	2	2	6	1	6	5	3	4	3	3	4	6	3	6	0	61

* Dati riferiti al I trimestre.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Con riferimento ai processi di *internazionalizzazione passiva*, nel periodo 1 aprile 2009 – 31 marzo 2010, si segnala che quasi esclusivamente società *leader* in Europa hanno effettuato investimenti in Italia, alcuni attraverso le rispettive filiali italiane. Si tratta in particolare di Geodis Logistics - operatore logistico controllato dalla compagnia nazionale ferroviaria francese SNCF - , delle Poste svizzere (Swiss Post International) e della tedesca DB Schenker Rail, divisione merci del colosso ferroviario Deutsche Bahn. Si segnala inoltre l'operazione portata a termine dal gestore aeroportuale asiatico Changi Airport Group, di Singapore, che per la prima volta si affaccia al mercato europeo (tab. A.1.1).

Il settore italiano, per contro, ha perfezionato nello stesso periodo 5 interessanti operazioni Italia su estero, che hanno riguardato diversi comparti: aeroporti, logistica e poste, crocieristica, trasporto marittimo merci e porti (tab. A.1.2).

APPENDICE 1 - LE PRINCIPALI OPERAZIONI ITALIANE DI M&A

Tab. A.1.1. Acquisizioni e fusioni realizzate da imprese estere in Italia nel settore dei trasporti (periodo di rilevazione: 1 aprile 2009 – 31 marzo 2010)

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Tipologia di operazione
2009	Swiss Post International (Svizzera), Poste	Costanza & C (IT), Logistica	Swiss Post International ha acquisito la piattaforma logistica di Costanza & C, localizzata alle porte di Torino. La transazione è stata effettuata dalla controllata italiana di Swiss Post, Porta a Porta Spa. L'operazione conferma il potenziamento di Swiss Post nella logistica italiana, dopo l'integrazione della divisione logistica di Porta a Porta.
2009	Geodis (gruppo SNCF) (FR), Logistica	Sincrolog (IT), Logistica	La filiale italiana di Geodis Logistics, compagnia logistica francese controllata dal gruppo SNCF, ha acquisito l'intero capitale della società milanese Sincrolog, specializzata in stoccaggio e movimentazione per diversi comparti industriali. Geodis aveva da poco annunciato l'inizio di una campagna acquisizioni in Europa.
2010		Bertola Servizi Logistici (IT), Logistica	Geodis ha inoltre acquisito Bertola Servizi Logistici, società italiana di trasporto e logistica. L'operazione si inserisce nella strategia del gruppo francese di potenziare la propria offerta in Italia.
		GTL (IT), Logistica	Geodis ha poi acquisito, incorporandola, GTL dalla Casa di Spedizioni S. Cristoforo Autotrasporti. L'operazione completa la filiera verticale del contratto con il gruppo Colgate-Palmolive di cui Geodis gestisce i magazzini di Arpilia e Carpian e che GTL serve per la parte della distribuzione.
2010	DB Schenker Rail (DE), Trasporto ferroviario merci	NordCargo (IT), Trasporto ferroviario merci	La tedesca DB Schenker Rail, attraverso la filiale italiana DB Schenker Rail Italia, ha assunto il controllo di NordCargo acquisendo un ulteriore 11% del capitale azionario della società ferroviaria merci italiana che si aggiunge al 49% acquisito nel 2008. La quota è stata ceduta Ferrovienord, società integralmente controllata da Ferrovie Nord Milano (FNM). Con l'acquisizione del controllo il gruppo tedesco trasferirà l'attività di DB Schenker Rail Italia alla NordCargo effettuando la fusione delle due società. La nuova NordCargo avrà circa 300 dipendenti.
2010	Changi Airport Group (Singapore), Aeroporti	Aeroporti di Roma (AdR) (IT), Aeroporti	Changi Airport Group ha acquisito il 2,45% di Gemina e, a cascata, una partecipazione in AdR, gestore dell'aeroporto di Fiumicino. La quota è detenuta tramite la controllata Worldwide United. L'operatore di Singapore si affaccia per la prima volta sul mercato europeo.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010 (aggiornata al 31/03/2010).

Tab. A.1.2. Acquisizioni e fusioni realizzate da imprese italiane all'estero nel settore dei trasporti (1 aprile 2009 – 31 marzo 2010)

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Tipologia di operazione
2009	Save - Aeroporto di Venezia Marco Polo (IT), <i>Aeroporti</i>	BSCA (BE), <i>Aeroporti</i>	Save, gestore dell'aeroporto di Venezia, ha acquisito il 27,65% del capitale sociale di BSCA, che gestisce l'aeroporto belga di Charleroi. L'acquisizione è avvenuta in partnership con la belga Holding Communal, per un controvalore di 11 milioni di euro. L'accordo prevede un diritto di prelazione per l'acquisizione di un'ulteriore quota del 20,68%.
2009	Costa Crociere (IT), <i>Crocieristica</i>	Iberocruceros (ES), <i>Crocieristica</i>	Costa Crociere ha ultimato l'acquisizione del controllo di Iberocruceros, dopo il nulla osta dell'autorità antitrust spagnola. Iberocruceros è nata nel 2007 come joint venture tra Costa (75%) e la spagnola Orizonia (25%). Con l'operazione Costa diventa unico azionista della compagnia.
2009	ICL Logistics (Gruppo Deles) (IT), <i>Logistica</i>	Nokia Siemens Networks (<i>asset</i>) (FI), <i>Logistica</i>	ICL Logistics, società di logistica in conto terzi del Gruppo Deles, ha concluso l'acquisizione del ramo d'azienda della svedese Nokia Siemens Networks che si occupa della gestione degli ordini dei prodotti microwave radio. L'attività attualmente viene svolta nello stabilimento milanese di Cassina de' Pecchi.
2009	Grimaldi Napoli (IT), <i>Trasporto marittimo merci</i>	Wallhamn (SV), <i>Porti</i>	La compagnia di navigazione Eukor Car Carriers ha ceduto la propria quota del 50% del capitale azionario del terminal per auto del porto di Wallhamn al gruppo armatoriale napoletano Grimaldi, che è azionista della Wallhamn AB, società proprietaria del porto svedese. Il gruppo Grimaldi detiene già il 50% del terminal e ne assume così l'intero controllo.
2009	Fineffe (IT), <i>Logistica</i>	Mail Boxes Etc (USA), <i>Poste</i>	La società italiana Fineffe ha rilevato il controllo della rete Mail Boxes Etc, di proprietà di UPS, attraverso la controllata MBE Worldwide. La società statunitense mantiene il controllo della rete statunitense, canadese e indiana. UPS resterà il partner privilegiato. Fineffe è il principale concessionario della rete italiana, spagnola, tedesca ed austriaca.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010 (aggiornata al 31/03/2010).

2. PAESI TARGET: DINAMICHE IN ATTO

2.1. Il mercato globale degli accordi: dinamiche in atto e paesi target

2.1.1. *I processi di integrazione e i comparti trainanti: gli accordi*

Gli accordi censiti a livello globale dalla Banca dati M&A Trasporti sono pari a 125 nel 2009 e a 37 nel primo trimestre del 2010. I comparti maggiormente coinvolti nel processo globale delle alleanze sono quello logistico (che incide sul totale per il 28,8%) e marittimo merci (21,6%) (tab. 21). Rispetto al 2008 è fortemente diminuito il ruolo del comparto portuale che pesa sul totale solo il 13,6%, contro il 28% dell'anno precedente.

Se rispetto al 2008 il numero complessivo di accordi ha registrato una pesante flessione (-32,4%), si segnala tuttavia il positivo segnale del primo semestre 2010 (+15,6%).

Tab. 21. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per comparto – Anno 2008 e 2009 (quote %) e I trimestre 2008, 2009 e 2010

Comparto	2008	2009	quota % 2008	quota % 2009	2008 I trim	2009 I trim	2010 I trim
Aeroporti	3	0	1,6%	0,0%	3	0	1
Cargo aereo	10	4	5,4%	3,2%	3	1	2
Crocieristica		4	0,0%	3,2%	0	3	2
Logistica*	55	36	29,7%	28,8%	13	10	11
Porti	52	17	28,1%	13,6%	12	5	7
Trasporto aereo	6	4	3,2%	3,2%	4	1	
Trasporto ferroviario merci	17	11	9,2%	8,8%	6	2	3
Trasporto ferroviario passeggeri	1	7	0,5%	5,6%	1	1	4
Trasporto marittimo merci	30	27	16,2%	21,6%	11	4	
TPL	8	14	4,3%	11,2%	1	5	4
Traghetti	3	1	1,6%	0,8%	0	0	3
Totale	185	125	100%	100%	54	32	37

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

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Oltre la metà (51,2%) degli accordi stipulati nel 2009 sono stati conclusi tra soggetti appartenenti allo stesso comparto, in una dinamica di integrazione di settore. Il 17% è invece da ricondurre a strategie di integrazione di filiera (tab. 22).

I primi dati relativi al 2010 confermano inoltre, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un minore ricorso alle alleanze di filiera (13,5% contro 18,8%) ed un consolidamento verso quelle di settore (54,1% contro 46,9%), in accordo con quanto registrato sul versante delle operazioni di fusione e acquisizione (M&A).

Tab. 22. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di integrazione – Anni 2009 e 2010 e I trimestre 2009 e 2010

Anno	Integrazione di filiera	Integrazione di settore	Altri investitori	Accordi enti governativi	Contract logistics	Totale
2008	37	100	3	17	28	185
2009	21	64	1	17	22	125
2009 (I trim)	6	15	1	5	5	32
2010 (I trim)	5	20	0	7	5	37

Anno	Integrazione di filiera	Integrazione di settore	Altri investitori	Accordi enti governativi	Contract logistics	Totale
2008	20,0%	54,1%	1,6%	9,2%	15,1%	100,0%
2009	16,8%	51,2%	0,8%	13,6%	17,6%	100,0%
2009 (I trim)	18,8%	46,9%	3,1%	15,6%	15,6%	100,0%
2010 (I trim)	13,5%	54,1%	0,0%	18,9%	13,5%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

2.1.2. Le tipologie di accordo prevalenti sul mercato globale

I settori che fanno maggiormente uso dello strumento dell'accordo sono il comparto logistico (36 accordi su 125) e il settore marittimo merci (27) (tab. 23); quest'ultimo si conferma come il settore che ricorre più frequentemente alla costituzione di joint venture (circa 1 accordo su 2).

Tab. 23. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per comparto e tipologia di operazione – Anno 2009

Comparto	Tipologia di operazione						Totale
	Accordo di partnership	Concessione di servizi	Contract logistics	Costruz. e gestione terminal	Gestione terminal	Joint venture	
Aeroporti							0
Cargo aereo	3					1	4
Crocieristica	2			1		1	4
Logistica	11		20			5	36
Porti	4		1	4	3	5	17
Trasporto aereo	3					1	4
Ferroviario merci	6		1			4	11
Ferroviario pax	1	5				1	7
Marittimo merci	10		2	1	1	13	27
Tpl	1	9				4	14
Marittimo pax	1						1
Totale	42	14	24	6	4	35	125

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Riguardo alle diverse tipologie di intesa, anche nel 2009 è confermata la prevalenza di accordi di collaborazione e di *code o slot sharing* (accordi di *partnership*): questa tipologia ha inciso sul totale degli scambi per il 33,6% (42 operazioni su 125) (tab. 24; fig. 11.1 e 11.2). Il primo trimestre 2010 ne conferma ulteriormente la preferenza degli operatori per questo strumento che viene stipulato nel 45,9% dei casi.

Un contributo rilevante è dato anche dagli accordi di costituzione di *joint venture*, che riguardano oltre 1 operazione su 4. Continuano invece a diminuire gli investimenti in terminal portuali: rispetto al 2007 infatti il peso degli accordi per la costruzione e gestione di terminal è passata dal 13,3% del 2007, all'8,6% del 2008, fino al 4,8% del 2009. La tendenza è confermata anche per il primo trimestre 2010.

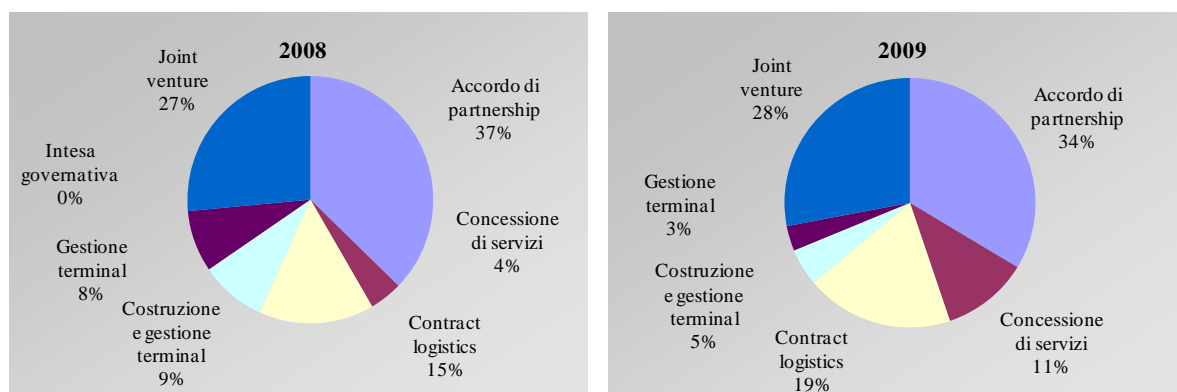
Tab. 24. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per tipologia di operazione – Anno 2008 e 2009 e I trimestre 2009 e 2010

Tipologia di operazione	2008	2009	% sul totale 2008	% sul totale 2009	var % 2008-2009
Accordo di partnership	69	42	37,3%	33,6%	-39,1%
Concessione di servizi	8	14	4,3%	11,2%	75,0%
Contract logistics	28	24	15,1%	19,2%	-14,3%
Costruzione e gestione terminal	16	6	8,6%	4,8%	-62,5%
Gestione terminal	15	4	8,1%	3,2%	-73,3%
Joint venture	49	35	26,5%	28,0%	-28,6%
Totale	185	125	100,0%	100,0%	-32,4%

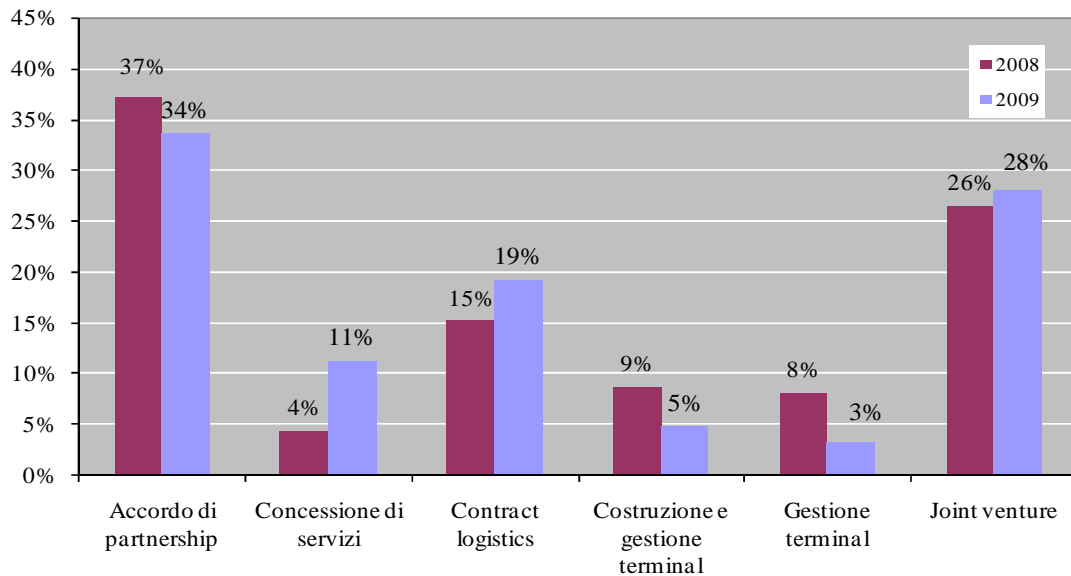
Tipologia di operazione	2009 I trim	2010 I trim	% sul totale I trim 2009	% sul totale I trim 2010
Accordo di partnership	7	17	21,9%	45,9%
Concessione di servizi	3	8	9,4%	21,6%
Contract logistics	5	5	15,6%	13,5%
Costruzione e gestione terminal	2	2	6,3%	5,4%
Gestione terminal	1	3	3,1%	8,1%
Joint venture	14	2	43,8%	5,4%
Totale	32	37	100,0%	100,0%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 11.1. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di operazione – Anni 2008 e 2009 (quote %)



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 11.2. Accordi stipulati nel settore trasporti sul mercato globale, per tipologia di operazione – Anni 2008-2009 a confronto (%)

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

La scelta della tipologia di accordo è funzionale alla strategia di aggressione dell'area *target* (tab. 25; fig. 12).

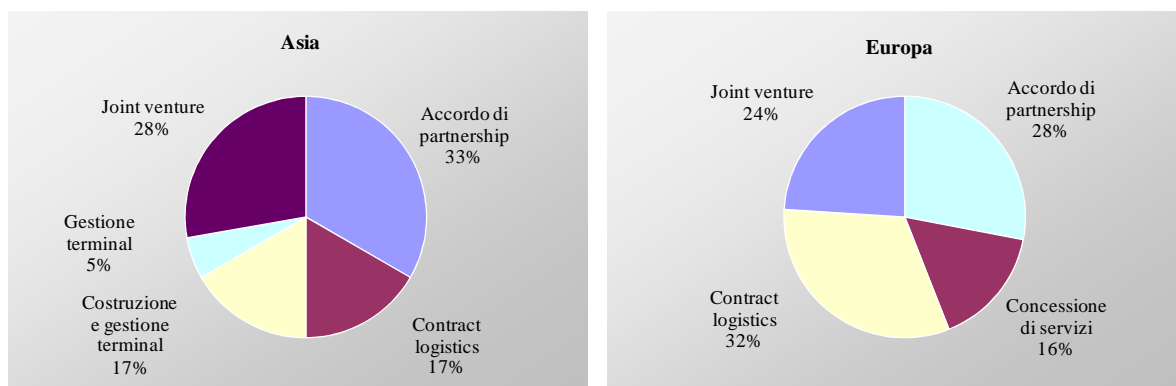
Con riferimento alla regione asiatica, la tipologia di accordo prevalente (33% dei casi) riguarda l'accordo di *partnership*, contrariamente a quanto registrato nell'anno precedente: nel 2008 infatti l'intesa più diffusa (54%) è stata la costituzione di *joint venture*, spesso siglata tra un partner occidentale con mire espansive nella regione e un partner residente nell'area. Nel 2009 questa fattispecie riguarda solo il 28% dei casi. In Europa il contributo maggiore al totale è dato principalmente dai contratti di *contract logistics* (32%), dagli accordi di *partnership* (28%) e dalla costituzione di *joint venture* (24%).

Tab. 25. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per alcune tipologie di operazione prevalente e per area *target* di investimento – Dettaglio: Asia e Europa - Anno 2008 e 2009 (quote %)

Asia			Europa		
Tipologia di accordo	2008	2009	Tipologia di accordo	2008	2009
Accordo di partnership	17%	33%	Accordo di partnership	44%	28%
Concessione di servizi	0%	0%	Concessione di servizi	10%	16%
Contract logistics	4%	17%	Contract logistics	29%	32%
Costruzione e gestione terminal	17%	17%	Costruzione e gestione terminal	4%	0%
Gestione terminal	8%	6%	Gestione terminal	0%	0%
Joint venture	54%	28%	Joint venture	13%	24%
Totale	100%	100%	Totale	100%	100%

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 12. Accordi stipulati nel settore trasporti, sul mercato globale, per alcune tipologie di operazione prevalente e per area *target* di investimento – Dettaglio: Asia e Europa - Anno 2009 (quote %)



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

2.1.3. Le strategie delle alleanze sul mercato globale

Le tipologie di accordi stipulati riconducono evidentemente alle diverse strategie messe in atto dagli operatori. Con riguardo a ciò, le informazioni censite evidenziano che le principali motivazioni sottostanti la stipula degli accordi – indipendentemente dalla tipologia – sono da ricondurre, in primo luogo, al rafforzamento della propria posizione⁹ (37,6%) e, in secondo luogo, all'apertura di nuovi mercati (35,2% dei casi). Questo è vero, in modo particolare, per gli operatori logistici e per il settore marittimo.

Nel 2009, solo il 2,4% degli accordi (contro il 5,4% dell'anno precedente) viene siglato per consolidare o espandere il proprio *network* su scala globale (tab. 26; fig. 13).

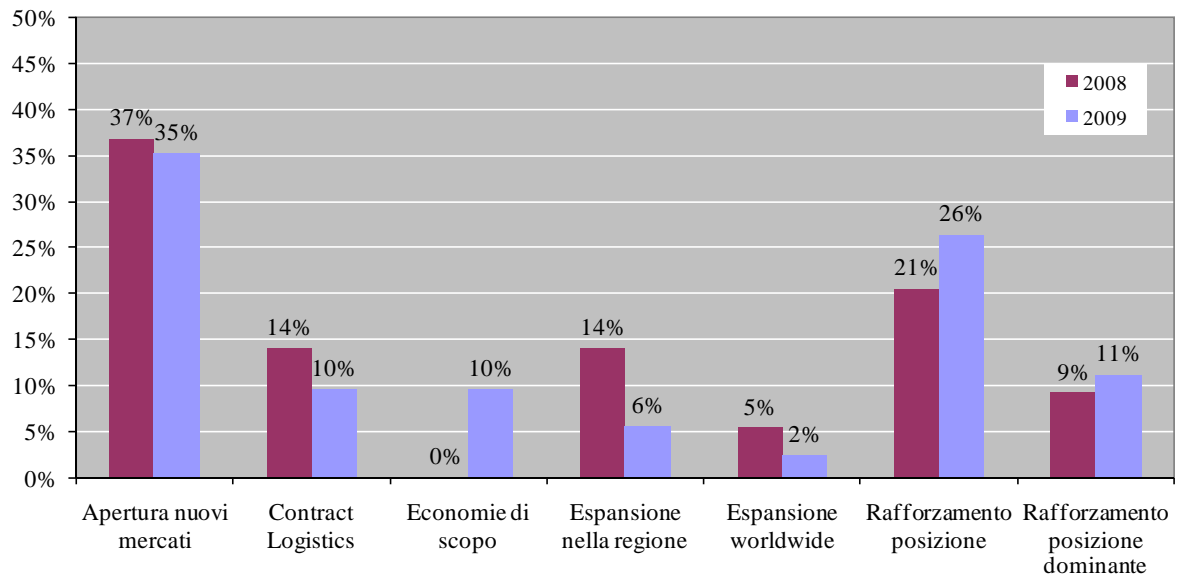
Tab. 26. Accordi stipulati nel settore dei trasporti, sul mercato globale, per comparto e per strategia adottata - Anno 2009

Settore	Strategia							Totale
	Apertur a nuovi mercati	Contract Logistics	Economie di scopo	Espansione nella regione	Espansione worldwide	Rafforz. posizione	Rafforz. posizione dominante	
Aeroporti								0
Cargo aereo	1					2	1	4
Crocieristica	3		1					4
Logistica	9	10	1	3	1	10	2	36
Porti	6	1				9	1	17
Trasporto aereo			3			1		4
T. ferroviario	7	1	1			1	1	11
T. ferroviario pax							7	7
T. marittimo merci	10		5	4		7	1	27
TPL	7		1		2	3	1	14
T. marittimo pax	1							1
Totale	44	12	12	7	3	33	14	125

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

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

Fig. 13. Accordi stipulati nel settore dei trasporti, sul mercato globale, per strategia adottata - Anno 2008 e 2009 (quote %)



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

2.2. Il mercato degli accordi in Italia

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

Spostando l'attenzione sul mercato italiano, dai dati della rilevazione emerge che sono 40 gli accordi siglati nel 2009 e 25 quelli del primo trimestre 2010 (tab. 27). Proprio i dati del primo trimestre sembrano dare segnali di ripresa degli scambi, dopo la forte battuta di arresto della crisi economica globale: infatti gli accordi registrati sono 25, contro i 10 dello stesso periodo dell'anno precedente.

Come per la parte relativa al mercato internazionale, la rilevazione degli accordi è stata classificata per comparto, per tipologia (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.

Tab. 27. Accordi stipulati nel settore trasporti che hanno coinvolto almeno un operatore di nazionalità italiana, per comparto - Anni 2008-2009 e I trimestre 2010

Comparto/Anno	2008	2009	2009 I trim	2010 I trim
Aeroporti				1
Cargo aereo	3	1		2
Crocieristica		2	2	2
Logistica	18	15	3	7

(continua)

(segue Tab. 27)

Porti	3	3	1	4
Trasporto aereo	2	2		
Trasporto ferroviario merci	5	4	1	1
Trasporto ferroviario pax	1	6	1	4
Trasporto marittimo merci	6	1		
TPL	5	5	2	2
Trasporto marittimo pax	2	1		2
Totale	45	40	10	25

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

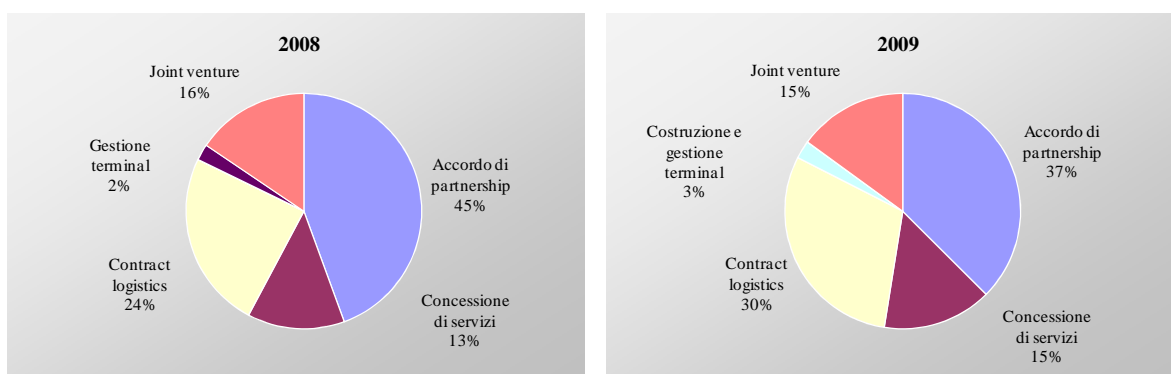
Nel 2009 gli operatori italiani hanno fatto ampio ricorso alle collaborazioni siglate attraverso accordi di *partnership* (37%). Rimane rilevante anche il ricorso alla costituzione di nuove *joint venture* (15%) finalizzate all'apertura di nuovi mercati (tab. 28; fig. 14).

Tab. 28. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia, per tipologia di accordo – Anni 2008-2009 e I trimestre 2010

Tipologia di accordo	2008	2009	2010 I trim
Accordo di partnership	20	15	12
Concessione di servizi	6	6	6
Contract logistics	11	12	5
Costruzione e gestione terminal	0	1	
Gestione terminal	1		2
Joint venture	7	6	
Totale	45	40	25

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 14. Accordi stipulati nel settore trasporti, in Italia, per tipologia di accordo – Anni 2008-2009

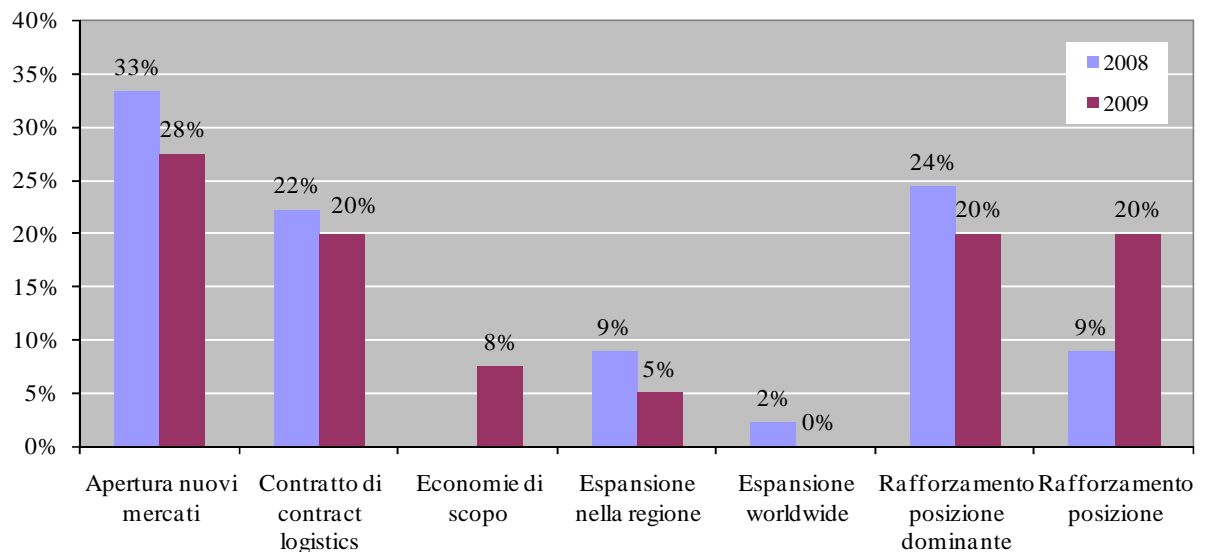


Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Riguardo a ciò, trova tuttavia conferma la tendenza che vede un sempre minore peso degli accordi stipulati allo scopo di entrare in nuovi mercati: dal 53% del 2007, al 33% del 2008, fino al 28% del 2009. La scarsa attitudine degli operatori per tale tipologia di intesa può

dipendere nella fase congiunturale attuale dalla maggiore difficoltà di accesso al credito e, in modo particolare, dalle strategie difensive o di consolidamento tipicamente messe in atto in fase recessiva. A riprova, si fa notare il peso crescente degli accordi tesi al rafforzamento della propria posizione (dal 9% del 2008 al 20% del 2009), associato ad un raffreddamento delle strategie di espansione (fig. 15).

Fig. 15. Accordi stipulati nel settore dei trasporti, in Italia, per strategia adottata – Anni 2008-2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

2.2.2. Il livello di internazionalizzazione dell'impresa italiana: gli accordi

Contrariamente a quanto accaduto nel corso dell'anno precedente, nel 2009 gli operatori italiani hanno mostrato una buona propensione all'internazionalizzazione attiva (25% degli accordi stipulati). Meno positiva invece è la forte diminuzione dell'interesse degli operatori stranieri per il mercato nazionale (35% contro il 47% del 2008).

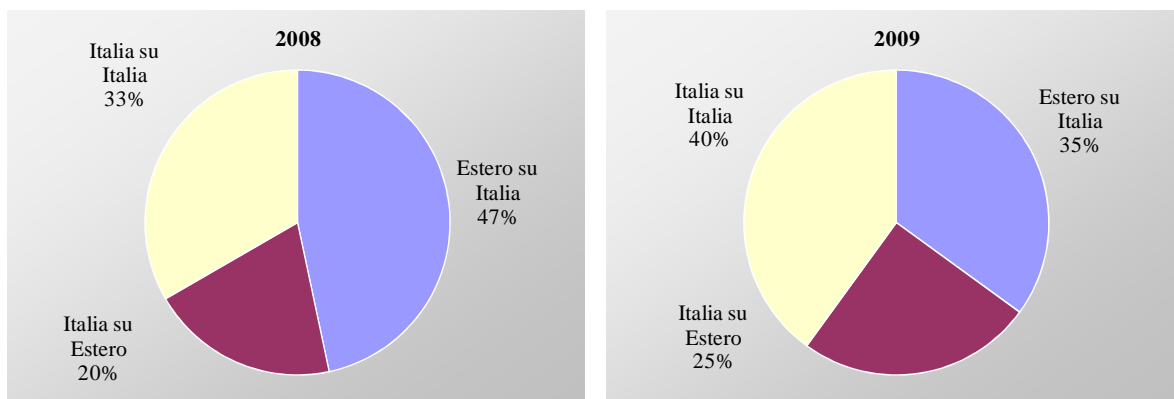
In particolare, le intese estero su Italia riguardano oltre 1 accordo su 3, mentre 1 accordo su 4 è stipulato da compagnie italiane sui mercati esteri (tab. 29; fig. 16).

Tab. 29. Accordi stipulati nel settore trasporti – Anni 2008-2009 e I trimestre 2010

Anno	Estero su Italia	Italia su Estero	Italia su Italia	Totale
2008	21	9	15	45
2009	14	10	16	40
2010 I trim	8	7	10	25

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Fig. 16. Accordi stipulati nel settore trasporti – Anno 2008 e 2009



Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010

Si riportano in Appendice 2, gli accordi commerciali e di *partnership* realizzati tra imprese estere e italiane - sui mercati esteri e sul mercato domestico - nell'ultimo periodo di rilevazione (1 aprile 2009 – 31 marzo 2010).

APPENDICE 2 – I PRINCIPALI ACCORDI SIGLATI TRA OPERATORI ITALIANI ED ESTERI

Tab. A.2.1. Accordi realizzati tra imprese estere e italiane sul mercato italiano (periodo di rilevazione: 1 aprile 2009 – 31 marzo 2010)

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2009	Kuehne + Nagel (Svizzera); Agrati (IT)	<i>Contract logistics</i> Lo spedizioniere svizzero Kuehne+Nagel ha siglato con il gruppo Agrati, leader in Europa nei sistemi di fissaggio nei settori industriali e automotive, un contratto quadriennale di contract logistics. Il magazzino di nuova costruzione è stato realizzato da KN a 30 km da Milano.
	Kuehne + Nagel (Svizzera); Benetton (IT)	<i>Contract logistics</i> Kuehne+Nagel ha inoltre siglato un contratto con il gruppo Benetton per la distribuzione dell'abbigliamento ai suoi 150 punti vendita in Russia.
2009	TFG Transfracht (DE); Italcontainer (IT)	<i>Accordo di partnership</i> La società intermodale tedesca TFG Transfracht e Italcontainer hanno siglato un accordo per collegare i porti della Germania con quelli di La Spezia, Ravenna e verso il terminal ferroviario di Pomezia. Il servizio collega il terminal Tricon di Norimberga con l'Interporto di Bologna.
2009	Palletways Italia (UK); Ceramiche Sant'Agostino (IT)	<i>Contract logistics</i> Palletways ha siglato un contratto con Ceramica Sant'Agostino per le spedizioni in Italia e in tutta Europa. Palletways attraverso la sua rete europea copre undici Paesi con 270 concessionari.
2009	Ferrovie dello Stato (IT); Ferrovie Libiche (Libia)	<i>Accordo di partnership</i> E' stato siglato a Tripoli l'accordo quadro che dà il via operativo alla cooperazione tra FS e ferrovie libiche per le attività di supporto alla costruzione della rete ferroviaria libica. L'accordo segue il <i>Memorandum of Understanding</i> firmato nel luglio 2009 dalle due compagnie.
2009	Air France-KLM (FR); Alitalia (IT)	<i>Accordo di partnership</i> Air France-KLM ha ottenuto da Alitalia la nomina di agente generale per le merci in tutto il territorio italiano. Il mandato segue quello già conferito per Stati Uniti, Canada e Giappone. L'accordo prevede che AF-KLM segua la commercializzazione e la movimentazione delle merci di Alitalia.
2010		<i>Concessione di servizi</i> Air France-KLM ha rilevato da Alitalia il ramo d'azienda per la gestione del servizio cargo per le destinazioni internazionali. Il contratto prevede che la compagnia francese si occupi della gestione, vendita e supervisione del trasporto merci sui voli passeggeri Alitalia per la capacità residua disponibile, per un periodo di otto anni. L'operazione rappresenta un significativo rafforzamento del rapporto tra la compagnia italiana e l'azionista francese.

(continua)

(segue Tab. A.2.1.)

2010	Inter Ferry Boats (IFB) (gruppo SNCB) (BE); Interporto Servizi Cargo (Interporto Campano) (IT)	<i>Accordo di partnership</i> La belga Inter Ferry Boats (controllata dalla compagnia ferroviaria nazionale SNCB) ha siglato un accordo con Interporto Servizi Cargo, società ferroviaria d'Interporto Campano, per l'attivazione di una navetta intermodale da Milano Segrate a Pomezia. Il nuovo collegamento servirà il traffico internazionale sulla direttrice Belgio-Italia e le spedizioni nazionali lungo l'asse nord-sud della Penisola.
2010	Wincaton (UK); Italmondo (IT)	<i>Accordo di partnership</i> Il trasportatore britannico Wincanton ha siglato un accordo con Italmondo di Lainate (Milano), per collaborare sulla linea diretta Germania-Italia. L'accordo si inquadra nell'ambito della strategia di potenziamento nell'Europa meridionale ed orientale.
2010	Deutsche Bahn; Obb (DE); LeNord (IT)	<i>Accordo di partnership</i> La compagnia ferroviaria tedesca Deutsche Bahn e la compagnia austriaca Obb hanno siglato un'intesa per la gestione del servizio ferroviario transfrontaliero lungo la linea del Brennero. L'intesa tra le due aziende mitteleuropee, insieme all'italiana LeNord, si snoderà su due principali direttrici in Italia, la Verona-Milano e la Verona-Bologna.
2009	CEVA Logistics (NL); LA (IT)	<i>Contract logistics</i> Ceva Logistics ha siglato con LA srl, società fondata da Lapo Elkann che detiene il marchio Italia Independent, un contratto per la gestione delle attività di magazzino e le spedizioni nel territorio nazionale. Le attività verranno svolte nella piattaforma logistica Ceva di Scarmagno (Torino), specializzata nel settore della moda.
	CEVA Logistics (NL); Technogym (IT)	<i>Contract logistics</i> CEVA Logistics ha stipulato un accordo con Technogym, azienda leader nella produzione di attrezzature sportive professionali, per le esportazioni negli Emirati Arabi Uniti e la gestione delle attività di magazzino per il Medio Oriente. Il sito logistico dedicato ha sede a Dubai.
	CEVA Logistics (NL); Parker (IT)	<i>Contract logistics</i> Ceva Logistics ha siglato un contratto con Parker ITR, azienda del gruppo Hannifin specializzata nella produzione di tubi in gomma e in PVC-PU. L'accordo ha durata di cinque anni ed un valore di 2,7 milioni di euro. Ceva gestirà tutte le attività della supply chain della Parker negli 8mila mq quadrati del magazzino del cliente a Veniano, in provincia di Como, per la distribuzione in Italia e in Europa.
2010	CEVA Logistics (NL); Mazda (Giappone)	<i>Contract logistics</i> Ceva Logistics ha firmato un accordo triennale con Mazda per la distribuzione in Italia dei ricambi del costruttore automobilistico giapponese. La compagnia logistica ritirerà a cadenza giornaliera i componenti dal deposito Mazda di Klagenfurth, in Austria, e li porterà nella piattaforma di Bentivoglio (Bologna).

(continua)

(segue Tab. A.2.1.)

	CEVA Logistics (NL); Samsung Italia (Corea del Sud)	<i>Contract logistics</i> Il player olandese Ceva Logistics ha siglato un contratto triennale del valore di 6,5 milioni di euro con Samsung Italia per stoccaggio e distribuzione finale in tutta Italia di condizionatori d'aria prodotti dalla multinazionale coreana. Ceva movimenterà il prodotto tra il porto di Genova e la propria piattaforma di Pognano (Bergamo). E' prevista una movimentazione di 250mila colli l'anno.
2010	Dachser (DE); Papp Logistics (IT)	<i>Accordo di partnership</i> Le due compagnie di trasporto tedesche Dachser Food Logistics e Papp Italia hanno avviato una collaborazione per la logistica ed il trasporto dei prodotti alimentari deperibili tra Italia e Germania. L'intesa è stata siglata nella filiale italiana di Papp Logistics, nata nel 1997 a Nogarole Rocca (Verona).
2010	Corsica Sardinia Ferries (CSF) (FR); Grandi Navi Veloci (GNV) (IT)	<i>Accordo di partnership</i> Corsica Sardinia Ferries (CSF) e Grandi Navi Veloci (GNV) hanno siglato un innovativo accordo di <i>code sharing</i> nell'area del Mediterraneo occidentale. L'accordo si ispira a quelli in atto tra le compagnie aeree.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010 (aggiornata al 31/03/2010)

Tab. A.2.2. Accordi realizzati tra imprese italiane ed estere sui mercati esteri (periodo di rilevazione: 1 aprile 2009 – 31 marzo 2010)

Anno	Partner	Oggetto ed effetti dell'accordo
2009	Tradimar (IT); Nireus (GR)	<i>Contract logistics</i> La società di logistica Tradimar ha siglato un accordo di contract logistics con la greca Nireus per la gestione dello stoccaggio e della distribuzione in Europa dei prodotti ittici.
2009	Grandi Navi Veloci (IT); Porto di Sète (FR)	<i>Accordo di partnership</i> Grandi Navi Veloci ha siglato un protocollo d'intesa con la Regione francese del Languedoc-Roussillon per istituire nuove autostrade del mare in partenza dal porto francese di Sète e dirette verso l'area del Maghreb. GNV realizzerà a Sète il suo hub per le attività francesi, da cui avviare i primi collegamenti per il Nord Africa.
2009	Interporto Campano (IT); Zaragoza Logistics Platform (PLAZA) (ES)	<i>Accordo di partnership</i> Interporto Campano di Nola e la spagnola Zaragoza Logistics Platform (PLAZA) hanno siglato un accordo per lo sviluppo di un corridoio multimodale, via mare e via terra, in ideale prosecuzione del Corridoio VIII, in grado di connettere così Spagna, Italia, Grecia e Balcani.
2009	Interporto di Bologna (IT); SC Lithuanian Railways (LT)	<i>Accordo di partnership</i> Interporto di Bologna ha siglato un protocollo di intesa con le ferrovie lituane, SC Lithuanian Railways, per lo sviluppo del traffico intermodale merci tra Bologna e la Lituania e per supportare la messa in opera di una rete di interporti nella nazione baltica.

(continua)

(segue Tab. A.2.2.)

2009	Interporto di Bologna (IT); Bayernhafen Gruppe (DE)	<i>Accordo di partnership</i> L'Interporto di Bologna ha firmato un protocollo di intesa con Bayernhafen Gruppe, società di logistica che in Germania gestisce 6 terminal intermodali in Baviera (Bamberg, Aschaffenburg, Regensburg, Passau, Nurnberg, Roth), area produttiva con la quale l'Emilia Romagna ha un consistente interscambio commerciale.
2009	Porto di Trieste (IT); Porto di Alessandria (Egitto)	<i>Accordo di partnership</i> Il porto egiziano di Alessandria e quello di Trieste hanno firmato un <i>memorandum</i> d'intesa per incrementare i traffici ed i collegamenti marittimi. Il documento rientra nel programma MoS per lo sviluppo delle autostrade del mare ed intende avviare progetti comuni e collaborazioni tra pubblico e privato.
2009	Alitalia (IT); Aeroflot (Russia)	<i>Accordo di partnership</i> Alitalia e Aeroflot hanno siglato un protocollo di intesa per dare vita ad accordi di <i>code-sharing</i> . L'accordo è stato firmato nell'ambito di più vaste intese governative tra i due Paesi.
2009	Alitalia (IT); Etihad Airways (EAU)	<i>Accordo di partnership</i> Alitalia ed Etihad Airways hanno sottoscritto un <i>Memorandum of Understanding</i> con l'obiettivo di finalizzare accordi di <i>code-share</i> . Etihad effettua voli diretti da Abu Dhabi a Milano Malpensa 5 volte la settimana.
2010	Cargolux (LU); SEA (IT)	<i>Accordo di partnership</i> Cargolux Italia e SEA hanno siglato un accordo di collaborazione per creare a Malpensa un nuovo hub merci che costituirà per Cargolux la base per l'intera Europa meridionale. La strategia di Cargolux prevede l'apertura di nuovi collegamenti verso Medio ed Estremo Oriente, Africa ed America. La compagnia lussemburghese è il vettore che ha conquistato la maggiore quota di mercato aeromercati a Malpensa.
2010	Clerici Logistics Group (CLG) (IT); Dole Food Company (USA)	<i>Contract logistics</i> Clerici Logistics Group (CLG) ha siglato un accordo con la multinazionale Dole, che già opera in Italia nello scalo di Livorno, grazie al quale nel proprio terminal del porto di Salerno verranno gestiti traffici di Banaflo provenienti dall'Ecuador.
2010	Transmec (IT); Case New Holland (NL)	<i>Contract logistics</i> Il gruppo Transmec si è assicurato un contratto biennale con Case New Holland (CNH), azienda produttrice di macchine per l'agricoltura e le costruzioni che fa parte del gruppo automobilistico Fiat, per la fornitura di servizi di trasporto FTL dall'Italia verso l'Europa.
2010	Porto di Venezia (IT); Porto di Tartous (Siria)	<i>Accordo di partnership</i> Il porto di Venezia e il porto siriano di Tartous hanno siglato un accordo che prevede lo sviluppo dei traffici tra i due scali con l'obiettivo di incrementare la cooperazione operativa, tecnica e commerciale tra Italia e Siria. L'accordo riguarda inoltre la promozione di una linea diretta ro-ro (merci) e ro-pax (passeggeri) tra Venezia e Tartous all'interno del progetto europeo delle Autostrade del Mare facilitando l'implementazione e la semplificazione delle politiche doganali.

(continua)

(segue Tab. A.2.2.)

2010	Porto di Savona (IT); Porto di Terragona (ES)	<i>Accordo di partnership</i> Le autorità portuali di Savona e Terragona hanno firmato un protocollo di intesa per collaborare e incrementare le relazioni tra i due porti facendo leva sui terminalisti comuni.
2010	Costa Crociere (IT); Emirates Airlines (EAU)	<i>Accordo di partnership</i> Costa Crociere ed Emirates Airline hanno rafforzato la collaborazione. Le due società intendono potenziare il turismo crocieristico nell'area degli Emirati Arabi, proprio partendo dalla base Dubai.
2010	Fercam (IT); Metro Cash & Carry International (DE)	<i>Contract logistics</i> La società altoatesina Fercam ha siglato un contratto di 4PL con la tedesca Metro Cash & Carry International. Il contratto non si limita alla gestione logistica, ma comprende anche l'attività di acquisto da fornitori in Italia e all'estero e la successiva rivendita alle società Metro in Europa.

Fonte: Nomisma, Banca dati M&A Trasporti, 2010 (aggiornata al 31/03/2010)