



**FEDERTRASPORTO**

---

**Centro Studi**

**Scenari dei trasporti**

*Edizione flash*

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

Numero 8  
Luglio 2006

FEDERTRASPORTO  
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma  
Tel. 06 97279400  
Telefax 06 97279408  
[www.federtrasporto.it](http://www.federtrasporto.it)

Aderente a CONFINDUSTRIA

## **INDICE**

### **L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO:**

#### **LA POSIZIONE DELL'IMPRESA ITALIANA**

**PARTE I - UN QUADRO DI SINTESI** **PAG. 1**

**PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO** **PAG. 5**

1. Il trasporto internazionale di merci e passeggeri: flussi, modalità e nazionalità delle imprese 5
2. La bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto 11

**PARTE III - L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE DI TRASPORTO** **PAG. 16**

1. L'internazionalizzazione del trasporto 16
2. Il mercato italiano delle M&A: le dinamiche dei trasporti 25
3. Appendice – Le principali operazioni italiane di M&A 30

## **NOTA**

*Federtrasporto è stata costituita nel 1993 come federazione delle imprese di trasporto terrestri 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, ANAV, ANITA, ASSAEREO, ASSAEREOPORTI, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA, FEDERTURISMO, FISE, UIR.*

*Scenari dei trasporti è la pubblicazione del Centro studi 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;*
- quattro 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](http://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. 8".*

## **PARTE I - UN QUADRO DI SINTESI**

L'edizione flash degli Scenari sull'internazionalizzazione del trasporto<sup>1</sup> costituisce l'aggiornamento di metà periodo del rapporto biennale, in forma sintetica. La presente edizione riporta dunque le rilevazioni dell'ultimo anno relative alla bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto (Parte II) e alle operazioni di M&A dei principali operatori del trasporto e della logistica sul mercato globale e nel mercato italiano (Parte III).

L'obiettivo è monitorare l'evoluzione del mercato del trasporto e della logistica dal punto di vista delle strategie degli operatori leader, misurare il grado di internazionalizzazione del settore e la posizione competitiva dell'impresa italiana in questo contesto.

### **1. Lo scenario globale**

Le linee evolutive emerse nelle edizioni precedenti davano conto di una forte dinamicità degli operatori *leader* per quanto riguarda sia le strategie di integrazione orizzontale (maggiore ove correlata ad una spiccata propensione alla specializzazione) sia di filiera.

L'analisi del mercato delle M&A nel periodo di osservazione aprile 2005 - marzo 2006 evidenzia una minore spinta all'integrazione di filiera, pur in presenza di una ripresa consistente delle operazioni di fusione e acquisizione, che registra nel 2005 il valore più alto dal 1992 a oggi e che i dati del primo trimestre 2006 confermano.

Un secondo elemento di interesse è il ruolo crescente degli investitori internazionali appartenenti al settore delle infrastrutture e ad ambienti finanziari, ai quali è riconducibile oltre il 10% delle operazioni di fusione e acquisizione portate a termine nel mercato internazionale.

Un terzo elemento, rilevabile nel settore marittimo e in particolare in Europa, è la frequenza di operazioni di takeover tra società della medesima nazionalità o della stessa area di provenienza, ad indicare come tra i possibili driver che muovono il mercato delle M&A vi sia l'obiettivo del consolidamento, funzionale ad un più forte posizionamento sul

---

<sup>1</sup> La pubblicazione è stata curata dal Centro Studi di Federtrasporto. La Parte I è redatta da Valeria Battaglia. La Parte II è stata realizzata da Flavia Di Castro. La parte III è stata realizzata da un gruppo di ricerca di Nomisma composto da Chiara Pelizzoni (Responsabile di Progetto), Francesca Pagnini e Arturo Panizza. La prima edizione dello *Scenario* sulla internazionalizzazione del trasporto è uscito come *Bollettino economico sul settore dei trasporti*, n. 10; le successive edizioni nella collana *Scenari*.

mercato domestico e, allo stesso tempo, ad una maggiore capacità di aggressione del mercato internazionale.

Si conferma incisivo l'impulso delle economie dei mercati in crescita, in particolare per il trasporto merci: le regioni che hanno mostrato il maggior dinamismo nel mercato dei trasporti sono, di nuovo, quelle del Far East, Cina *in primis*, seguite dai mercati di India, America Latina e Golfo. L'elevato numero di accordi e operazioni che nel periodo hanno avuto luogo in queste aree dà la misura dell'intensificarsi delle dinamiche di penetrazione degli operatori europei, americani e delle economie consolidate dell'Asia (Giappone, Singapore, Hong Kong) nei mercati in crescita.

## **2. La posizione competitiva delle imprese italiane**

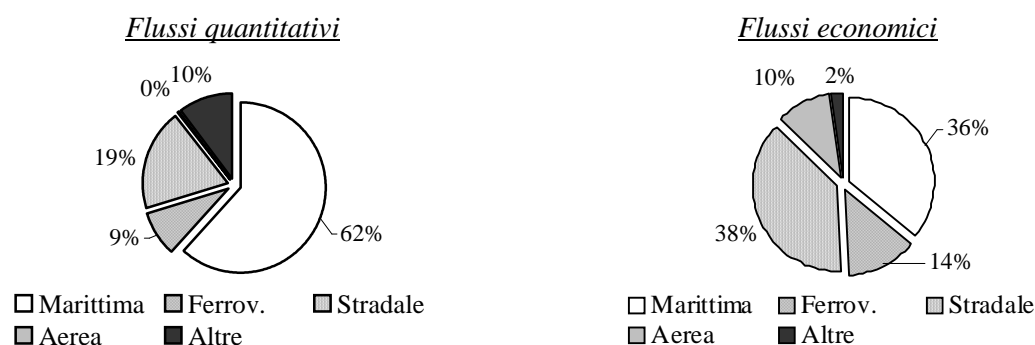
Focalizzando l'attenzione sul mercato italiano dei trasporti, sembra emergere, rispetto al periodo precedente, una relativa inerzia nei processi di acquisizione, sia di maggioranza che di minoranza. A questo proposito, il contributo delle acquisizioni di maggioranza al totale delle operazioni nel 2005 (66%) ha conosciuto una diminuzione rispetto al 2004 (88%) ed è aumentato pertanto nel periodo il peso relativo delle acquisizioni di minoranza.

Per quanto riguarda il grado di internazionalizzazione delle imprese italiane, si rileva:

- la ripresa dell'incidenza delle operazioni interne al mercato domestico, che si allinea nuovamente ai dati relativi al biennio 2002-2003: le acquisizioni e fusioni di compagnie italiane su connazionali è infatti passata dal 46% del periodo 2003-2005 al 63% del periodo di rilevazione;
- di conseguenza, l'attenuazione del grado di internazionalizzazione a senso unico - il 28% delle operazioni hanno riguardato M&A di imprese estere su imprese italiane - e dall'altra la contestuale diminuzione della quota di operazioni di società italiane all'estero (9% rispetto al 14% del biennio 2003-2005).

I dati economici relativi all'interscambio con l'estero e alla bilancia dei pagamenti di settore – illustrati nel dettaglio nella Parte II – evidenziano timidi segnali di miglioramento, trainati da qualche recupero nel trasporto passeggeri, nel primo bimestre 2006 (tab.1): il saldo negativo 2006 è infatti di 852 Meuro, quasi 100 in meno rispetto allo stesso bimestre del 2005. Le rilevazioni relative alla quota di mercato servita da vettori italiani nel traffico transfrontaliero (tab.2 – dati 2005) confermano l'assestamento su quote attorno al 35% per l'autotrasporto merci, ed evidenziano invece un trend di netta crescita per il trasporto marittimo, soprattutto di passeggeri (18,4%) e, per il settore aereo, segni di stabilità nel cargo e ancora una flessione nel traffico passeggeri (28,3%).

Graf.1. Flussi con l'estero per modalità di trasporto – Anno 2005



Fonte: Elaborazioni Centro studi Federtrasporto su dati Ufficio Italiano Cambi (dati provvisori)

Tab.1. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1)  
Anni 2002-2006 (Milioni di euro)

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
<b>2002</b>				
Marittima	-1.301	-62	-167	<b>-1.529</b>
Aerea	-94	-1.561	81	<b>-1.574</b>
Stradale	-587	61	-89	<b>-614</b>
Ferroviaria	-387	92	---	<b>-295</b>
<b>Totale</b>	<b>-2.368</b>	<b>-1.469</b>	<b>-175</b>	<b>-4.012</b>
<b>2003</b>				
Marittima	-1.403	-74	-318	<b>-1.795</b>
Aerea	-206	-1.633	-131	<b>-1.969</b>
Stradale	-605	55	-90	<b>-641</b>
Ferroviaria	-448	61	---	<b>-387</b>
<b>Totale</b>	<b>-2.661</b>	<b>-1.592</b>	<b>-539</b>	<b>-4.793</b>
<b>2004</b>				
Marittima	-1.990	-85	-354	<b>-2.429</b>
Aerea	-273	-957	249	<b>-981</b>
Stradale	-790	69	-209	<b>-930</b>
Ferroviaria	-514	77	---	<b>-438</b>
<b>Totale</b>	<b>-3.568</b>	<b>-896</b>	<b>-315</b>	<b>-4.778</b>
<b>2005</b>				
Marittima	-2.176	-71	-153	<b>-2.400</b>
Aerea	-340	-977	359	<b>-957</b>
Stradale	-925	53	-202	<b>-1.074</b>
Ferroviaria	-466	88	---	<b>-378</b>
<b>Totale</b>	<b>-3.908</b>	<b>-907</b>	<b>4</b>	<b>-4.810</b>
<b>Gen.-feb.'2006</b>				
Marittima	-417	-2	-51	<b>-470</b>
Aerea	-72	-99	27	<b>-144</b>
Stradale	-142	2	-36	<b>-176</b>
Ferroviaria	-69	7	---	<b>-63</b>
<b>Totale</b>	<b>-701</b>	<b>-92</b>	<b>-59</b>	<b>-852</b>

(1) Dati 2005-'06 provvisori.

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

Tab.2. Quote di mercato dei vettori residenti in Italia sui flussi di trasporto alle frontiere (%) - Anni 1995-2005

Anni	Stradale		Marittima		Aerea	
	Merchi	Passeggeri	Merchi	Passeggeri	Merchi	Passeggeri
1995	49,6	-	22,6	-	60,9	-
1996	42,1	-	20,4	14,9	44,0	31,5
1997	48,8	-	23,1	11,6	44,0	31,6
1998	48,7	-	23,0	17,3	44,0	30,0
1999	43,2	-	21,4	15,1	38,1	27,4
2000	37,9	-	19,8	8,7	32,2	27,7
2001	33,0	-	19,8	6,8	27,2	27,8
2002	33,0	-	17,5	8,1	27,2	32,3
2003	33,0	-	20,6	9,8	24,5	34,1
2004	36,1	-	14,9	15,4	23,6	30,7
2005	35,2	-	15,4	18,4	23,6	28,3

Fonte: Elaborazioni Centro studi Federtrasporto su dati Ufficio Italiano Cambi

Tab.3. Acquisizioni nel settore dei trasporti

	1998-'99	2000-'01	2002-03	2004-'05	2006 (1)
Operazioni italiane all'estero	7	11	7	7	0
Operazioni estere in Italia	29	20	17	20	2
Saldo	-22	-9	-10	-13	-2

(1) Fino al 31.3.2006

Fonte: Nomisma

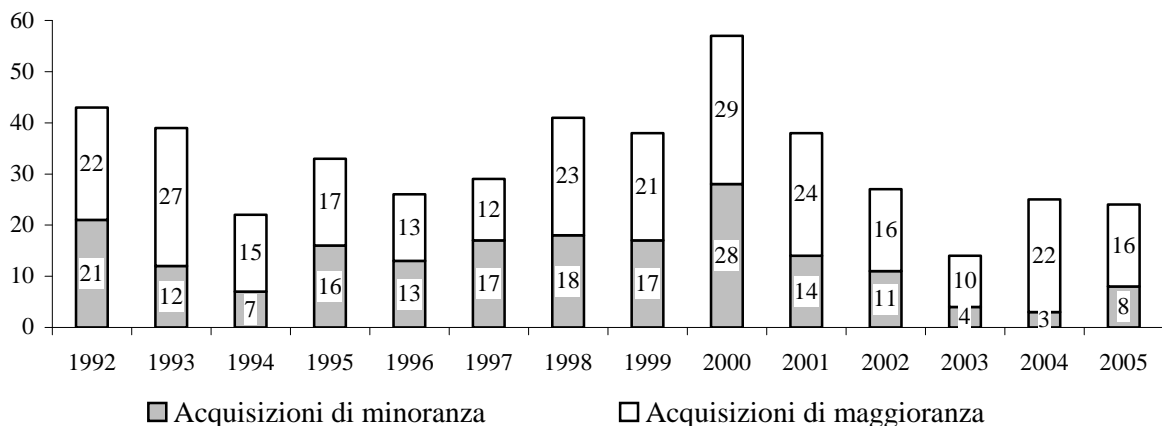
Tab.4. Acquisizioni: distribuzione per settore di attività delle operazioni estere in Italia – Totale anni 1992-2006 (1)

Logistica, T. su gomma, T. ferroviario, poste	T. marittimo e attività portuali	Trasporto aereo e attività aeroportuali	Trasporto pubblico locale	Totale
66	25	18	16	125

(1) Fino al 31.3.2006

Fonte: Nomisma

Fig.2. Acquisizioni nel settore dei trasporti in Italia - Anni 1992-2005



Fonte: Nomisma



## PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO

### 1. IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E PASSEGGERI: FLUSSI, MODALITÀ E NAZIONALITÀ DELLE IMPRESE<sup>1</sup>

#### 1.1. Le merci

##### 1.1.1. I flussi quantitativi e monetari

Nel 2005, il trasporto internazionale di merci ha servito un mercato di circa 489 milioni di tonnellate: il 73% come importazioni ed il 27% come esportazioni (tab.1.). Tali percentuali non si discostano in misura rilevante da quelle rilevate nel 2004, anche se si interrompe la tendenza di leggera crescita della prima e viceversa. Complessivamente, la quantità di merce movimentata è rimasta sostanzialmente stabile (+0,2); tale risultato è stato determinato da un andamento di crescita delle esportazioni (quasi 2%) e da una dinamica opposta (seppur decisamente modesta) delle importazioni (mezzo punto percentuale).

Tab.1. Importazioni ed esportazioni - Anni 2000-2006 (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	358.703	130.551	305.686	295.739	-9.947
Gen.-feb.'06	60.522	19.284	53.062	45.966	-7.096

(1) Dati 2005-'06 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Centro studi Federtrasporto su dati Istat

In termini economici, come nel 2004 (dopo un decennio di risultati positivi), il saldo<sup>2</sup> è negativo, raggiungendo quasi i 10 miliardi di euro e risultando così quasi decuplicato rispetto all'anno precedente. Ad influenzare tale andamento è ancora l'incremento delle merci in entrata risultato superiore a quello delle merci in uscita (7% rispetto a 4%), differenza che il maggior valore per unità di peso delle esportazioni rispetto alle

<sup>1</sup> 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 Ufficio Italiano Cambi; a questo proposito, si ringrazia il dott. Tosti per la preziosa collaborazione.

<sup>2</sup> I dati si riferiscono alla valutazione delle importazioni e delle esportazioni Cif-Fob.

importazioni non riesce a controbilanciare. Nel 2005, il valore medio per tonnellata è stato rispettivamente di 2.265 e 852 euro e, in entrambi i casi, la variazione rispetto all'anno precedente è risultata positiva ma circa del 7% nel primo caso e del 2% nel secondo (in valore assoluto corrispondenti nell'ordine a 59 e 47 euro).

In base ai dati provvisori disponibili per il 2006 (gennaio-febbraio), sono state movimentate quasi 80 milioni di tonnellate, registrando un incremento in termini tendenziali di circa il 7% determinato con variazioni in valore analogo sia delle importazioni sia delle esportazioni<sup>3</sup>. In termini economici, gli scambi sono stati pari a quasi cento miliardi di euro<sup>4</sup>, ossia 16 punti percentuali in più rispetto al 2004 dinamica determinata sia dalle esportazioni, 13%, e soprattutto dalle importazioni, 20%. In crescita anche i valori medi per tonnellata che si attestano per le merci in entrata a 877 euro, variazione tendenziale del 12% corrispondenti a 97 euro, e per quelle in uscita a 2.384, 5% ossia +119 euro. Il saldo negativo raggiunge in questi primi due mesi un valore negativo decisamente elevato, pari a circa 7 miliardi di euro, il doppio rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2005.

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

La modalità marittima è sempre di gran lunga la più rilevante nel trasporto internazionale di merci misurate in termini fisici (importazioni+esportazioni): nel 2005, sono state infatti trasportate via mare il 62% delle merci ed a seguire vi è la modalità stradale con un'incidenza del 19%. Il trasporto ferroviario e quello relativo alle c.d. altre modalità<sup>5</sup> hanno movimentato rispettivamente il 9% e 10% delle merci (del tutto marginale il peso del vettore aereo, 0,2%). Nell'ultimo triennio, tale distribuzione non subisce variazioni di particolare entità se non un modesto ma graduale aumento della quota relativa alle c.d. altre modalità a scapito, soprattutto, di quella marittima.

Considerando i valori medi unitari delle merci per modalità di trasporto (il valore più basso, anche se in netto aumento nell'anno, è quello delle merci in entrata nel nostro paese con le c.d. altre modalità, 292 euro/tonnellata, ed il più elevato è quello relativo alle esportazioni via aereo, 76 mila euro/tonnellata)<sup>6</sup>, la distribuzione dei flussi economici vece

---

<sup>3</sup> Esportazioni ed importazioni rappresentano rispettivamente il 24% e 76% degli scambi complessivi.

<sup>4</sup> Esportazioni ed importazioni rappresentano rispettivamente il 46% e 54% degli scambi complessivi percentuali che, negli ultimi anni, risultano rispettivamente in leggera diminuzione e viceversa.

<sup>5</sup> Le "c.d. altre modalità" comprendono installazioni fisse, posta, vie navigabili interne e propulsione propria.

<sup>6</sup> Nella valutazione delle esportazioni in termini economici non è stato considerato il ruolo delle c.d. altre modalità. La dimensione modesta del trasportato nonché la variabilità della tipologia di merce che lo

scendere la quota del vettore marittimo al 36% e quella relativa alle c.d. altre modalità (2%); assumono invece maggior rilievo l'incidenza del trasporto stradale, 38%, aereo, 10%, e ferroviario, 14%.

Tab.2. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto  
Composizioni percentuali - Anni 2000-2005 (1)

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Altre	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	19,2	8,5	0,2	10,4	100,0
<i>Flussi economici</i>						
2000	34,3	39,9	14,6	9,5	1,7	100,0
2001	34,3	39,4	15,2	9,1	1,9	100,0
2002	32,7	43,7	14,7	7,0	1,9	100,0
2003	33,9	42,4	13,9	7,8	2,0	100,0
2004	34,5	39,7	13,2	10,8	1,9	100,0
2005	35,9	37,7	13,5	10,4	2,4	100,0

(1) Dati 2005 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Centro studi Federtrasporto su dati Ufficio Italiano Cambi

Analizzando distintamente i flussi in ingresso e quelli in uscita, la composizione delle importazioni in termini quantitativi per modalità di trasporto vede privilegiare – a causa del peso preponderante fra le importazioni delle materie prime - il trasporto marittimo e quello relativo alle c.d. altre modalità<sup>7</sup>, quote che negli ultimi anni mostrano rispettivamente una modesta ma graduale flessione e viceversa<sup>8</sup>. Considerando tali flussi in termini economici, dopo circa tre anni, è di nuovo il vettore marittimo a presentare l'incidenza più elevata, 37%, mentre quella relativa alla modalità stradale si attesta al 34%. In leggera flessione (anche se di pochi decimali), il trasporto ferroviario e quello aereo (16% e 8%) mentre risulta opposto quello relativo alle c.d. altre modalità che raggiunge il 5%.

Considerando ora le esportazioni in termini fisici, è sempre il vettore marittimo a detenere la quota di mercato più elevata (54%), incidenza in leggero aumento nell'anno a scapito del vettore stradale (35%). Fra le altre modalità, l'incidenza del trasporto ferroviario si attesta al 10%, mentre risulta sempre marginale quella del vettore aereo (0,4%). In termini

componere rendono infatti di difficile valutazione la stima in termini economici. Inoltre, gli studi effettuati ne hanno comunque messo in evidenza il ruolo in termini monetari decisamente marginale.

<sup>7</sup> In questo caso si tratta soprattutto di trasporto per condotte.

<sup>8</sup> Nel 2005, le quote della modalità marittima, stradale, ferroviaria, aerea e c.d. altre modalità sono 65%, 13%, 8%, 0,1% e 14%.

economici, nel 2005 è ancora il peso della modalità stradale il più elevato, 41%, in diminuzione però nell'anno di circa due punti a beneficio delle quote relative al vettore marittimo ed a quello ferroviario; costante il ruolo dell'aereo che come sempre, nonostante quantitativi trasportati marginali, rappresenta ben il 13% dei flussi economici. Negli ultimi anni, si registrano frequenti oscillazioni e la composizione modale delle esportazioni in termini sia quantitativi sia economici non presenta tendenze ben definite (se non una modesta riduzione del ruolo del vettore ferroviario e viceversa per le c.d. "altre modalità" considerando i flussi in termini fisici).

Tab.3. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2000-2005 (1)

Anni	Stradale			Marittima			Aerea		
	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	34,6	35,6	35,2	15,4	15,4	15,4	29,7	19,6	23,6

(1) Dati 2005 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Centro studi Federtrasporto su dati Ufficio Italiano Cambi

La domanda di trasporto merci internazionale continua ad essere servita soprattutto dagli operatori stranieri (tab.3.). Nel 2005, in ambito stradale, solo poco più di un terzo del traffico è soddisfatto dai vettori italiani; risulta inferiore, 24%, la quota relativa al trasporto aereo e pari solo al 15% quella relativa al vettore marittimo. Rispetto ai primi anni '90, la situazione è peggiorata in modo sostenuto per tutte le modalità (nel '90 quote rispettivamente del 54%, 39% e 66%). Negli ultimi anni, la presenza degli operatori residenti in Italia per le singole modalità è caratterizzata comunque da andamenti diversi.

Il trasporto stradale soddisfatto dagli operatori nazionali, dopo la flessione registrata nel 2001, è risultato stabile nel biennio successivo ed in aumento nel 2004, andamento che però segna una leggera battuta di arresto nel 2005. Diversa la dinamica della quota dei vettori residenti nell'ambito del trasporto aereo che, dopo il calo verificatosi nel 2001, ha un andamento nel complesso decrescente e, dal 2000 a oggi, diminuisce di circa nove punti percentuali. Pari al 24%, come nel 2004, è il risultato di andamenti opposti considerando distintamente il ruolo degli operatori nazionali nei flussi di importazioni e di esportazioni caratterizzati infatti da un andamento di crescita il primo e di diminuzione il secondo. In merito alla modalità marittima, che, a differenza delle altre due, è rimasta sostanzialmente stabile a partire dalla seconda metà degli anni novanta, negli ultimi due sembra subire in misura più rilevante la concorrenza dei vettori stranieri: se la quota era risultata pari al 21%

nel 2003, nei due anni successivi oscilla invece intorno al 15%. Dal 2002, per questa modalità, sono inoltre disponibili anche le informazioni relative a diverse tipologie di trasporto. I dati 2005 indicano che la presenza dei vettori residenti in Italia è del 21% nel caso dei “bulk liquidi”, del 18% per il “general cargo” e circa il 9% sia per i “container” sia per i “bulk solidi”, percentuali che, rispetto al 2004, risultano tutte in aumento fatta eccezione per i “bulk solidi”.

## 1.2. I passeggeri

### 1.2.1. I flussi quantitativi

Dopo la consistente flessione nel 2004, i passaggi complessivi di persone alle frontiere italiane (tab.4.) hanno ricominciato a crescere. Nel 2005, questi, seppur in valore assoluto ancora inferiore ai livelli raggiunti in precedenza, sono stati circa 106 milioni, +3%, dovuto sia ad un leggero incremento degli stranieri (1%) sia ad un aumento più sostenuto degli italiani (6%). In base agli ultimi dati disponibili, gennaio-febbraio 2006, i passaggi complessivi aumentano ulteriormente, su base tendenziale dell'8%; in questo caso, sono gli stranieri a trainare tale dinamica che in questo periodo sono aumentati di ben il 16% (circa mezzo punto percentuale l'incremento rilevato invece per gli italiani).

Tab.4. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane  
Anni 2000-2006 (Dati in migliaia)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Gen.-feb.'06
Italiani	49.387	49.129	49.601	50.999	43.335	46.030	6.303
Stranieri	64.879	63.243	65.472	65.240	59.483	60.220	7.512
<b>Totale</b>	<b>114.266</b>	<b>112.372</b>	<b>115.073</b>	<b>116.239</b>	<b>102.818</b>	<b>106.250</b>	<b>13.815</b>

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

### 1.2.1. La distribuzione per modalità di trasporto e per nazionalità delle imprese

Nel 2005, come in passato, la modalità di gran lunga più importante è la strada con una quota complessiva di passaggi alle frontiere italiane del 65% (tab.5.). Seguono a distanza il trasporto aereo, incidenza del 29%, quello ferroviario e marittimo, in entrambi i casi, con circa il 3%. Si confermano le tendenze già evidenziate in passato in quanto si rileva:

- una continua flessione del peso del trasporto stradale che dal '96 ad oggi diminuisce di circa 12 punti percentuali ed un calo, anche se decisamente più modesto, di quello ferroviario (dal 5% nel '96 al 3% nel 2005),

- di converso, un aumento sostenuto della quota del trasporto aereo (dal 15% nel '96 al 29% nel 2005),
- una sostanziale stabilità del ruolo del vettore marittimo.

Tab.5. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di frontiera  
Anni 2000-2006 (Composizioni %)

	<b>Stradale</b>	<b>Ferroviaria</b>	<b>Aerea</b>	<b>Marittima</b>	<b>Totale</b>
<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
Gen.-feb.'06	69,1	2,5	27,8	0,7	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
Gen.-feb.'06	60,8	3,1	34,4	1,7	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
Gen.-feb.'06	64,6	2,8	31,4	1,2	100,0

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

La ripartizione per modalità di trasporto distintamente per i viaggiatori italiani e quelli stranieri, come nel 2004, mette in evidenza che l'uso della strada è più diffuso fra gli italiani rispetto agli stranieri, 69% e 62%, e viceversa quello aereo, 26% e 31%. In entrambi i casi, comunque, si rileva una graduale flessione della quota relativa alla strada a beneficio dell'aereo, tendenza confermata anche dai primi dati disponibili per il 2006.

A beneficiare dell'aumento di passaggi nel 2005, è stato in particolar modo il trasporto aereo, seguito da quello marittimo (+12% e +9%) mentre quelli alle frontiere ferroviarie sono diminuiti, soprattutto per gli italiani. Nel primo bimestre del 2006, anche se con variazioni di diversa entità, complessivamente tutte le modalità risultano in aumento. Va però osservato che alla modesta crescita dei viaggiatori italiani corrisponde una crescita, come sempre, del trasporto aereo ma una flessione di quello sia stradale sia ferroviario.

Considerando la nazionalità delle imprese di trasporto aereo e marittimo, il mercato è dominato, come sempre, dalla presenza degli operatori stranieri: nel 2005 le imprese italiane hanno infatti soddisfatto il 28% della domanda di trasporto aereo ed il 18% della domanda di trasporto marittimo (tab.6.). Per quanto riguarda questa ultima modalità, dopo la sensibile diminuzione nel biennio 2000-'01, la quota di mercato è gradualmente aumentata, in modo particolarmente sostenuto negli ultimi due anni, raggiungendo nel 2005 il 18%, il valore più elevato dal 1996 ad oggi, grazie alle scelte sia degli stranieri in misura del 15% sia degli italiani, 22%. Nel trasporto aereo, dopo la flessione verificatasi negli anni 1996-'99 ed il successivo recupero di quote di mercato da parte dei vettori italiani fino al 2003, l'ultimo biennio è caratterizzato di nuovo da un trend decrescente, determinato in particolare dalle scelte degli italiani.

Tab.6. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2000-2005

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 <sup>9</sup>	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	26,7	31,0	28,3	15,2	22,4	18,4

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

## 2. LA BILANCIA DEI PAGAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Nel 2005, il saldo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti è stato negativo, pari a -4,8 miliardi di euro (tab.7.), un valore analogo a quello rilevato nell'ultimo biennio. In merito alla distribuzione per attività, positivo è il risultato dei servizi di assistenza (seppur con una quota in diminuzione la tipologia di attività prevalente, 42% di crediti+debiti): grazie ad una riduzione dei debiti a fronte di una sostanziale stabilità dei crediti, infatti, il saldo è passato, tra il 2004 ed il 2005, da -315 a +4 miliardi di euro. Opposta la dinamica del saldo dei servizi relativi alle merci (39% delle transazioni complessive) che per il terzo anno consecutivo peggiora, raggiungendo i -3,9 miliardi di euro. Più o meno stabile il risultato, dopo il notevole miglioramento nel 2004, del saldo dei servizi relativi ai passeggeri (19% di crediti+debiti), di poco inferiore ad un miliardo di euro.

<sup>9</sup> 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.

Dall'analisi dei crediti e dei debiti nel 2005 si rileva che:

- dal lato delle entrate, sono come sempre i servizi di assistenza a determinarne la quota più elevata, 50%, percentuale in diminuzione negli ultimi anni, a beneficio dell'incidenza connessa ai trasporti passeggeri che raggiunge il 19%; oscilla invece la quota dai servizi relativi al trasporto merci, che si attesta al 31%,
- dal lato delle uscite, il peso del trasporto passeggeri, costante nel tempo, è analogo mentre scende al 36% la quota dei debiti relativi ai servizi di assistenza e sale al 45% quella relative alle merci, quote che negli anni risultano rispettivamente in diminuzione ed in aumento.

Tab.7. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)  
Anni 2000-2006 (Milioni di euro)

Voci	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Gen.-feb.'06
<i>Crediti</i>							
Merci	3.292	2.920	3.080	3.093	3.635	3.890	646
Passeggeri	1.316	1.226	1.390	1.189	2.009	2.379	370
S.assistenza	5.474	5.141	5.389	5.080	6.351	6.332	977
<b>Totale</b>	<b>10.082</b>	<b>9.286</b>	<b>9.860</b>	<b>9.362</b>	<b>11.995</b>	<b>12.602</b>	<b>1.994</b>
<i>Debiti</i>							
Merci	5.782	5.257	5.448	5.754	7.203	7.798	1.347
Passeggeri	2.691	2.462	2.859	2.781	2.905	3.286	462
S.assistenza	5.768	5.268	5.565	5.620	6.666	6.328	1.036
<b>Totale</b>	<b>14.241</b>	<b>12.988</b>	<b>13.872</b>	<b>14.154</b>	<b>16.773</b>	<b>17.412</b>	<b>2.846</b>
<i>Saldi</i>							
Merci	-2.490	-2.338	-2.368	-2.661	-3.568	-3.908	-701
Passeggeri	-1.374	-1.236	-1.469	-1.592	-896	-907	-92
S.assistenza	-294	-128	-175	-539	-315	4	-59
<b>Totale</b>	<b>-4.158</b>	<b>-3.701</b>	<b>-4.012</b>	<b>-4.793</b>	<b>-4.778</b>	<b>-4.810</b>	<b>-852</b>

(1) Dati 2005-'06 provvisori.

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

In base ai dati disponibili per il primo bimestre 2006, la bilancia chiude con un valore negativo di 852 milioni di euro, quasi 100 in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A determinare tale miglioramento è il saldo relativo al trasporto passeggeri che fra i due periodi a confronto passa da -229 a -92 milioni di euro. Contribuiscono ancora positivamente anche le transazioni connesse ai servizi, il cui saldo diminuisce da -85 a -59 milioni di euro. Di converso, prosegue la dinamica negativa rilevata per il saldo delle merci che su base bimestrale passa da -634 a -701 milioni di euro.

Per quanto riguarda la modalità di trasporto nel 2005 (tab.8.), è come sempre quella marittima ad essere la più importante, con una quota sul totale (crediti+debiti) del 42%, seguita da quella aerea (36%) e stradale (20%); il restante 2% è relativo al trasporto



ferroviario. Negli ultimi anni, la quota del trasporto marittimo diminuisce leggermente a favore di quella aerea; in base ai dati disponibili per i primi due mesi del 2006, continua leggermente ad aumentare la quota dell'aereo a scapito, in questo periodo, delle modalità stradale e ferroviaria (si tratta comunque di singole variazioni di pochi decimali).

Tab.8. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per modalità di trasporto (1)  
Anni 2000-2006 (Milioni di euro)

<b>Voci</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Gen.-feb.'06</b>
<i>Crediti</i>							
Marittima	4.624	4.298	4.480	4.499	5.187	5.151	843
Aerea	3.164	2.896	3.104	2.669	4.141	4.868	746
Stradale	2.108	1.881	1.991	1.981	2.482	2.404	384
Ferroviaria	187	210	285	213	185	179	21
<b>Totale</b>	<b>10.082</b>	<b>9.286</b>	<b>9.860</b>	<b>9.362</b>	<b>11.995</b>	<b>12.602</b>	<b>1.994</b>
<i>Debiti</i>							
Marittima	6.137	5.611	6.009	6.294	7.616	7.551	1.313
Aerea	4.708	4.182	4.678	4.638	5.122	5.825	890
Stradale	2.714	2.515	2.606	2.622	3.413	3.478	560
Ferroviaria	682	680	580	600	623	557	83
<b>Totale</b>	<b>14.241</b>	<b>12.988</b>	<b>13.872</b>	<b>14.154</b>	<b>16.773</b>	<b>17.412</b>	<b>2.846</b>
<i>Saldi</i>							
Marittima	-1.514	-1.312	-1.529	-1.795	-2.429	-2.400	-470
Aerea	-1.544	-1.285	-1.574	-1.969	-981	-957	-144
Stradale	-605	-634	-614	-641	-930	-1.074	-176
Ferroviaria	-495	-470	-295	-387	-438	-378	-63
<b>Totale</b>	<b>-4.158</b>	<b>-3.701</b>	<b>-4.012</b>	<b>-4.793</b>	<b>-4.778</b>	<b>-4.810</b>	<b>-852</b>

(1) Dati 2005-'06 provvisori.

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

Come nel 2004, il saldo negativo più elevato spetta alla modalità marittima, -2,4 miliardi di euro ed a seguire a quella stradale, circa un miliardo di euro, valori rispettivamente in leggera flessione e viceversa. Il trasporto aereo, come l'anno precedente, chiude con un valore negativo di poco inferiore al miliardo (un importo di gran lunga inferiore a quelli rilevati nel nuovo millennio<sup>10</sup>) mentre risulta nettamente inferiore, ed in miglioramento marcato su base annuale, il risultato relativo al trasporto ferroviario (-378 milioni di euro, fra i più bassi rilevati dal 1990 ad oggi<sup>11</sup>). In base ai dati relativi al primo bimestre del 2006, continuano a migliorare le dinamiche del saldo relativo al trasporto aereo e ferroviario e viceversa per il trasporto marittimo e stradale.

<sup>10</sup> Tale risultato è anche influenzato dalla nuova metodologia di rilevazione che ha permesso di perfezionare la valutazione dei flussi di passeggeri nel trasporto internazionale.

<sup>11</sup> Fatta eccezione per l'anno 2002.

Edizione flash

Come in passato, la vendita e l'acquisto di servizi di trasporto relativi alle singole modalità e attività (tab.9.) hanno generato soprattutto saldi negativi fatta eccezione per:

- il trasporto passeggeri sia stradale sia ferroviario, pari nel 2005 a 53 e 88 milioni di euro (nell'ordine in leggero calo e in aumento rispetto al 2004), valori positivi confermati anche dai dati disponibili per il 1° bimestre '06,
- i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo che, dopo il valore negativo rilevato nel 2003, raggiungono un risultato positivo, ed in aumento, per il secondo anno consecutivo (359 milioni di euro nel 2005, circa 110 in più rispetto al 2004), andamento fra l'altro confermato dalle prime informazioni sul 2006.

Tab.9. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1)  
Anni 2003-2006 (Milioni di euro)

<b>Modalità</b>	<b>Merci</b>	<b>Passeggeri</b>	<b>Servizi</b>	<b>Totale</b>
<b>2003</b>				
Marittima	-1.403	-74	-318	-1.795
Aerea	-206	-1.633	-131	-1.969
Stradale	-605	55	-90	-641
Ferroviaria	-448	61	---	-387
<b>2004</b>				
Marittima	-1.990	-85	-354	-2.429
Aerea	-273	-957	249	-981
Stradale	-790	69	-209	-930
Ferroviaria	-514	77	---	-438
<b>2005</b>				
Marittima	-2.176	-71	-153	-2.400
Aerea	-340	-977	359	-957
Stradale	-925	53	-202	-1.074
Ferroviaria	-466	88	---	-378
<b>Gen.-feb. 2006</b>				
Marittima	-417	-2	-51	-470
Aerea	-72	-99	27	-144
Stradale	-142	2	-36	-176
Ferroviaria	-69	7	---	-63

(1) Dati 2005-'06 provvisori.

Fonte: Ufficio Italiano Cambi

I principali segmenti in cui la posizione delle imprese italiane risulta più debole sono:

- per il trasporto merci, spicca il risultato negativo connesso al trasporto marittimo, dove le transazioni complessive hanno generato un saldo negativo superiore ai due miliardi di euro nel 2005, peggiorato rispetto al 2004 di circa 200 milioni; analogo l'andamento rilevato per il trasporto stradale che chiude l'anno con un risultato negativo di poco inferiore ad un miliardo di euro; rimane negativo, infine, il saldo relativo al trasporto

ferroviario che risulta comunque in valore assoluto decisamente più contenuto (-466 milioni) ed in calo rispetto all'anno precedente;

- per il trasporto passeggeri, è sempre il trasporto aereo di passeggeri a segnare un risultato negativo importante, di poco inferiore ad un miliardo di euro, un valore comunque simile a quello rilevato nel 2004.

In generale, tali indicazioni non variano considerando i risultati nel primo bimestre del 2006. Sono sempre, per il trasporto di merci, il modo marittimo e stradale (-417 e -142 milioni di euro) ad avere i risultati negativi più significativi, ed in peggioramento su base tendenziale; in questo periodo, a seguire troviamo però il trasporto aereo, -72 milioni, un valore di poco superiore a quello rilevato per il traffico ferroviario (ancora una volta in miglioramento su base tendenziale). Per i passeggeri, spicca sempre il dato relativo al trasporto aereo anche se questo risulta in netta diminuzione rispetto al passato (fra i due bimestri passa da -230 a -99 milioni di euro).

### **PARTE III - L'INTERNAZIONALIZZAZIONE** **DELLE IMPRESE DI TRASPORTO**

#### **1. L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO**

##### **Il settore dei trasporti a livello globale**

L'intervallo di osservazione del Rapporto Intermedio interessa il periodo aprile 2005 – marzo 2006.

In estrema sintesi rispetto al periodo di riferimento si può affermare che sul mercato globale hanno trovato conferma molte delle dinamiche già emerse nelle edizioni precedenti e riconducibili a:

- forte dinamicità degli operatori *leader* per quanto riguarda le strategie di integrazione orizzontale (maggiore quando correlata ad una spiccata propensione alla specializzazione);
- forte spinta all'integrazione orizzontale realizzata sia sotto forma di acquisizioni e fusioni sia sotto forma di accordi di *partnership* e costituzione di *joint venture*.

Tuttavia nello stesso periodo si segnala una:

- minore spinta all'integrazione di filiera rispetto ai periodi precedenti, che emerge con evidenza dall'analisi del mercato delle M&A.

Si conferma altresì incisivo l'impulso delle economie dei mercati in crescita, in particolare per quanto riguarda il trasporto merci: le regioni che hanno mostrato il maggior dinamismo nel mercato dei trasporti sono prevedibilmente quelle del Far East, Cina *in primis*, seguite dai mercati di India, America Latina e Golfo.

L'elevato numero di accordi e operazioni che nel periodo di riferimento hanno avuto luogo in queste aree geografiche dà infatti la misura dell'intensificarsi delle dinamiche di penetrazione degli operatori europei, americani e delle economie consolidate dell'Asia (Giappone, Singapore, Hong Kong) nei mercati in crescita.

## **L'analisi dei settori**

Procedendo ad un'analisi per settore, che segue la tradizionale struttura del Rapporto biennale Federtrasporto-Nomisma, è possibile cogliere tendenze e dinamiche peculiari dei singoli comparti.

### **Gli integratori logistici**

Dall'analisi del periodo di riferimento, emerge che le maggiori operazioni del periodo sono riconducibili a grandi leader del settore che hanno operato strategie di integrazione verticale e, principalmente, orizzontale, tramite acquisizioni di società connazionali (UPS/Overnite, Toll/Patrick) o, nel mercato europeo, tramite acquisizione di compagnie con sede nei Paesi Membri (Deutsche Post/Exel, Kuehne+Nagel/ACR Logistics).

Nello specifico, tra le maggiori operazioni si segnala il *takeover* del gruppo Deutsche Post-DHL sulla britannica Exel che, con un'operazione di oltre 6400 milioni di euro, ha creato un gruppo di circa 500.000 dipendenti secondo una strategia che mira al rafforzamento della posizione dominante.

Diversa è la strategia del gruppo TNT (che ha coinvolto anche la controllata TPG in una operazione di rebranding) che ha messo in vendita la divisione logistica, concentrando il core business sui settori postale e delle consegne espresso. Nello stesso tempo ha implementato azioni volte al rafforzamento della propria presenza sui mercati iberici, tramite l'acquisizione di TG+, leader spagnolo della distribuzione.

Per quanto riguarda i mercati extraeuropei, si segnala con lieve anticipo rispetto al periodo di riferimento, che sul mercato australiano, dopo lunga trattativa, Patrick Corporation ha ceduto alla scalata ostile di Toll Holdings: l'operazione - preceduta da quella di acquisizione di SembCorp Logistics di Singapore - crea il maggiore operatore di logistica del continente con riflessi sull'intero mercato asiatico: nella regione è infatti in corso un processo di polarizzazione che vede da un lato la fusione Toll/Patrick e dall'altro l'aggregazione Queensland Rail, FCL Interstate Transport e Linfox, appoggiata da DP World (già Dubai Ports International) e P&O Ports. Il presidio del mercato australiano assume importanza fortemente strategica dal momento che l'Australia intende posizionarsi nel contesto competitivo globale come piattaforma logistica del Sud Pacifico.

Allo stesso tempo i grandi operatori leader non spostano l'attenzione dalle aree del mondo un tempo marginali, operando strategie di penetrazione attraverso l'acquisizione di società

locali. In tal senso, è evidente come l'approccio ai paesi emergenti – si pensi all'Est Europa (Russia, Repubblica Ceca, Estonia), al Sudamerica (Venezuela, Brasile), piuttosto che al Far East (Sud Corea e Cina) – riguardi tipicamente acquisizioni di piccole società locali, in una visione prevalentemente di integrazione orizzontale. Tra i vari casi si riportano le acquisizioni di Frans Maas in Russia, di TNT-TPG nella Repubblica Ceca e di Kuehne+Nagel in Estonia.

In particolare in Cina sono state effettuate acquisizioni totali di joint venture precedentemente costituite (si cita, ad esempio, il caso di FedEx), a conferma della progressiva apertura del mercato cinese agli investitori internazionali.

Percorso analogo è stato seguito in Brasile, da BDP International che nel 2000 aveva costituito una joint venture con una società locale, Gruppo Mesquita, e che nel 2006 ha acquisito interamente il capitale societario.

Un trend analogo è presente anche nel Nord Europa: molte sono infatti le acquisizioni di società minori che interessano l'area baltica (Danimarca, Norvegia, Lituania).

Alla luce di quanto emerso, in sintesi si riportano le principali *operazioni di integrazione verticale e orizzontale*:

- *sui mercati europei*, la strategia aggressiva di espansione di Kuehne+Nagel si è manifestata attraverso una campagna di serrate acquisizioni sul mercato estone (a presidio dell'area baltica), in Belgio, Spagna, Danimarca, Scandinavia e Francia, anche attraverso investimenti finalizzati al potenziamento delle proprie strutture logistiche; allo stesso modo la tedesca Schenker (gruppo DB), attraverso ingenti investimenti, ha potenziato la propria capacità logistica nell'area parigina;
- *sul mercato americano*, si segnalano il takeover di alcune compagnie europee su compagnie statunitensi (la scandinava Wallenius Wilhelmsen Lines, Deutsche Bahn, ..) e il rafforzamento di posizione dominante ad operato da UPS che sta investendo nella realizzazione di cinque hub aeromercati negli Stati Uniti.

Con riferimento ai *mercati emergenti* si segnala:

- l'ingresso nel mercato vietnamita di A.P. Moller-Maersk, prima compagnia estera ad aver ricevuto l'autorizzazione ad operare attività logistiche nel paese;
- l'ingresso della compagnia di navigazione APL e della sua divisione APL Logistics - entrambe controllate dal gruppo Neptune Orient Lines (NOL) di Singapore – in Turchia, intesa come base privilegiata per i traffici di Europa, Asia e Medioriente, allo scopo di servire le economie in crescita dell'area;

- allo stesso modo TNT Express sta gestendo forti investimenti in Medio ed Estremo Oriente; si segnala in modo particolare la realizzazione di nuove strutture logistiche negli Emirati Arabi, volte all'ottimizzazione dei collegamenti e dei servizi nell'area.

Capitolo a parte merita la *regione della Cina*, da qualche anno destinataria principale degli investimenti degli operatori internazionali e, più recentemente, soggetto fortemente attivo sullo scenario trasportistico mondiale:

- tra gli operatori leader che rivestono ruoli pionieristici all'interno del mercato cinese, si segnala la statunitense UPS, prima società globale di express courier che effettua sul mercato interno cinese operazioni su larga scala completamente controllate;
- nel contempo, la tedesca BLG, gestore di terminal container, è riuscita nel progetto di trasportare in Europa attraverso il porto di Bremerhaven le prime vetture cinesi (della casa Brilliance Auto); è interessante notare come parallelamente nella strategia di BLG ci sia l'intento di potenziare anche il ruolo dell'hub italiano di Gioia Tauro.

Tra gli elementi di novità da segnalare vi è l'intesa tra i Governi Cinese ed Ungherese per la realizzazione di un nuovo Trade Center a Budapest, che mira a diventare – non senza un turbamento degli equilibri logistici continentali - la base per la distribuzione pan-europea delle merci cinesi. L'investimento finanziato da capitali cinesi è (al di fuori della Cina) secondo solo al Trade Center di Dubai, che serve l'area del Medioriente.

Con riferimento al **mercato italiano**, il periodo in esame è caratterizzato per la propensione pressoché nulla – tranne rare eccezioni - degli integratori logistici nazionali ad investire nell'acquisizione di società a capitale straniero.

Sul mercato domestico hanno invece avuto luogo diverse operazioni di integrazione orizzontale, tra cui quella di Number 1 (che intende presidiare la Sardegna con l'acquisizione di una rete di piattaforme logistiche) e quella di Fercam, che ha operato una serie di acquisizioni di operatori locali per rafforzare nell'area emiliano-romagnola la propria rete e nelle aree di Brescia, Padova e del Triveneto.

In tema di trasferimento di capitale italiano in mani di investitori stranieri, si segnala invece che la francese STEF-TFE ha siglato un accordo per il trasferimento del 33% del capitale di Cavalieri Trasporti e che Autostrade ha ceduto la propria partecipazione (pari al 25%) in Midland Express a Macquarie Infrastructure che deteneva già il restante 75% della società.

Sul mercato italiano diverse compagnie estere hanno potenziato il proprio network attraverso M&A e investimenti. Si pensi a TNT Express che ha aperto nuove sedi a Piacenza e a Novara e a Deutsche Post-DHL che ha raddoppiato la consistenza della rete italiana.

## **Il trasporto marittimo**

L'elevato numero di operazioni di M&A e di accordi registrati nel periodo di riferimento conferma ancora una volta la dinamicità del settore del trasporto marittimo.

Negli ultimi 12 mesi il mercato delle M&A ha registrato un elevato numero di operazioni, gran parte delle quali ha coinvolto società dell'area baltica (soprattutto Norvegia, ma anche Finlandia e Svezia) e del nord Europa (Olanda, Gran Bretagna, Danimarca, Islanda, Belgio), confermando la regione come una delle più dinamiche e strategiche per quanto attiene al trasporto marittimo.

AP Moeller Maersk in particolare si è distinta per aver portato a termine l'acquisizione della Royal P&O Nedlloyd (operazione da 2,3 miliardi di dollari) oltre che di società di dimensioni minori (Norske Merchant Ferries, Kerr-Mc Gee); l'unione del primo e terzo operatore armatoriale del settore container per capacità della flotta crea un colosso con una potenzialità pari a 1,5 milioni di Teu contro i 680 mila della seconda società del settore, Mediterranean Shipping Company.

E' interessante notare come quasi tutte le società protagoniste dei *takeover* abbiano la stessa nazionalità delle aziende scalate (Wilh. Wilhelmsen/Unitor, Frontline/Bergshav Shipholding, Avion/Eimskip), o comunque la medesima area di provenienza, ad indicare come tra i possibili driver che muovono il mercato delle M&A sia considerato prioritario il consolidamento, funzionale ad un più forte posizionamento sul mercato domestico e, allo stesso tempo, ad una maggiore capacità di aggressione del mercato internazionale.

Per quanto riguarda l'Europa centrale è degna di nota la strategia di espansione orizzontale nel proprio business perseguita dalle società tedesche e francesi (in particolare gruppo TUI e CMA CGM) che hanno portato a termine acquisizioni di grandi dimensioni come quella della canadese CP Ships (1,7 miliardi di euro) e della francese Delmas Vieljeux (345 milioni di dollari).

Forti segnali di dinamismo anche per quanto riguarda il fronte orientale (Cina, India, Hong Kong, Singapore, Filippine, Giappone, Corea) dove è stato registrato un buon numero di



operazioni che però si differenziano da quelle europee per l'elevata frequenza di acquisto di azioni da parte di società che già controllavano l'azienda target (COSCO/COSTACO, The Wharf Holdings e Merchant Holdings International su Modern Terminals), o che comunque ne erano azionisti (Hyundai Heavy Industries/Hyundai Merchant Marine).

## **I porti**

Per il secondo anno consecutivo Dubai Ports emerge come protagonista assoluto nel panorama estremamente dinamico della portualità internazionale. A fine 2005 la fusione tra la Dubai Ports Authority e Dubai Ports International ha dato vita alla Dubai Ports World, che di lì a poco ha lanciato e portato a termine un *takeover* su P&O Ports, divisione terminalistica del maggior operatore britannico di porti e traghetti; l'operazione, andata a segno nonostante i tentativi di rilancio della PSA di Temasek Holdings, ha dato vita al terzo gruppo su scala mondiale, dopo Hutchison Whampoa e la stessa Temasek. L'acquisizione, del valore di 6,8 miliardi di dollari, oltre che per la sua importanza strategica rispetto agli equilibri globali del comparto, è stata caratterizzata da forti contrasti politici negli Stati Uniti, relativi al fatto che una compagnia araba fosse titolare degli importanti interessi di P&O in numerosi scali americani (tra cui New York, New Jersey, Baltimora, New Orleans, Miami e Filadelfia): questo ha indotto Dubai Ports World ad optare per una cessione delle attività americane ad un soggetto statunitense.

E' da notare come l'acquisizione di P&O Ports da parte di Dubai Ports World non sia che l'ultimo atto dello smantellamento della compagnia britannica iniziato con la cessione a A.P. Moller Maersk della propria partecipazione nella compagnia di navigazione P&O Nedlloyd e proseguito con la vendita della divisione Cold Logistics alla canadese Versacold Holdings.

La vertiginosa crescita per vie esterne di Dubai Ports è certamente il più emblematico ma non l'unico esempio di come negli ultimi anni si stia affermando un deciso trend di fusioni e acquisizioni che portano ad una sempre maggiore concentrazione dei colossi globali del settore; in questo contesto si inserisce l'imminente ingresso di PSA International nel capitale di Hutchison Port Holdings e Hutchison Port Investment, per un controvalore che dovrebbe superare i 4 miliardi di dollari.

Sul fronte orientale la Cina si conferma il mercato che, a livello mondiale, fa registrare il maggior numero di segnali di espansione: insieme allo sviluppo manifatturiero del colosso asiatico si sta registrando infatti una crescente spinta allo sviluppo delle infrastrutture

portuali, con numerosi investimenti da parte di importanti attori globali quali PSA (Temasek Holdings), COSCO Pacific, APM Terminals (Moller Maersk), Hutchison Port Holdings (Hutchison Whampoa), Macquarie Global Infrastructure Fund, sia per quanto riguarda l'acquisizione di terminal container esistenti, sia per quanto attiene alla realizzazione di nuovi terminal container; analoghi segnali di crescita dal punto di vista portuale provengono da altri paesi asiatici quali l'India e la Malesia, pur se in misura minore rispetto all'evidente caso cinese.

Per quanto riguarda l'area europea, giova segnalare alcune acquisizioni che hanno dimostrato l'interesse di Hutchison per i mercati spagnoli e tedeschi, nonché l'elevato numero di takeover su società britanniche: queste ultime in particolare sono state protagoniste di numerose acquisizioni, sia da parte di connazionali sia da parte di attori esteri; al riguardo, oltre al già citato caso di P&O, si portano all'evidenza l'acquisizione di PD Ports da parte dell'australiana Babcock & Brown Infrastructure Port Acquisition, e di Mersey Docks & Harbour ad opera della britannica Peel Holdings.

### **Il trasporto ferroviario**

Nel comparto del settore ferroviario merci tra le maggiori operazioni nel periodo di riferimento si segnala il *takeover* sulla statunitense Bax Global (Gruppo Brinx) da parte di Deutsche Bahn. L'acquisizione totale è finalizzata a completare la filiera logistica già presidiata da Schenker (compagnia cardine nel gruppo DB), rafforzando la posizione di DB nelle spedizioni aeree e marittime e nel mercato d'oltreoceano.

Tra le altre operazioni che hanno avuto luogo tra le due coste atlantiche si evidenzia l'acquisizione dell'olandese CN WorldWide ad opera di Canadian National Railway, che mira a rafforzare il proprio posizionamento nel cuore dell'Unione Europea, gestendo le spedizioni tra i due continenti attraverso il presidio di tutte le modalità di trasporto.

Tra le grandi operazioni si registra altresì quella relativa all'acquisizione della giapponese Sibu Railway da parte di Morgan Stanley, leader nel settore dei servizi di financial advisory.

*Sul mercato italiano*, tra le rare operazioni di rilievo registrate nel periodo vi è l'acquisizione del controllo tramite acquisto di quota ulteriore della tedesca TX Logistics da parte di Trenitalia, che intende così rafforzare un proprio network ferroviario anche all'interno di Germania, Svizzera e Austria.

## **Il trasporto pubblico locale e a media-lunga percorrenza**

Rispetto a quanto già segnalato nel Rapporto precedente, gli assetti di mercato nel settore del trasporto pubblico di passeggeri vedono una conferma, sebbene ad un ritmo inferiore, dei processi di concentrazione dei maggiori operatori europei sui principali mercati (Francia, Germania e Regno Unito). Le poche acquisizioni totali sono state portate a termine da Stagecoach sul proprio mercato domestico e dalla francese Transdev che mira a rafforzare la propria posizione sul mercato britannico.

Il comparto italiano del trasporto pubblico locale è ancora lontano dal trovare un assetto omogeneo e stabile. Nel periodo di riferimento, come negli anni precedenti, si sono verificate gare per la concessione del servizio, affidamenti diretti e fusioni o costituzioni di consorzi tra aziende del settore.

Con riguardo all'internazionalizzazione, di fatto è diminuita la pressione dei competitor esteri sul mercato italiano. Nel periodo di riferimento infatti si sono verificate solo due acquisizioni di compagnie italiane da parte di compagnie europee - Transdev e Arriva – le quali hanno portato a termine operazioni di acquisizione di quote di minoranza nei confronti, rispettivamente, della genovese AMT e di SAF Udine.

## **Trasporto aereo e aeroporti**

Nel settore del trasporto aereo sono proseguiti i percorsi di ristrutturazione e concentrazione avviati da tempo dalle compagnie *leader*, ormai consolidati intorno ad alcune linee strategiche.

- *sul mercato europeo*, è stata portata a termine l'acquisizione di Swiss da parte di Lufthansa, mentre la danese AP Moller ha ceduto la divisione aerea ad un vettore islandese, in una strategia di intensificazione del core business. Lufthansa, inoltre, ha perseguito nel periodo strategie di integrazione sia verticale che orizzontale, acquisendo rispettivamente una quota di minoranza di Fraport, società aeroportuale che gestisce lo scalo di Francoforte, e siglando un accordo per l'acquisizione della quota di maggioranza e il controllo diretto di due vettori tedeschi.
- al contrario, alcune operazioni di filiera tra compagnie armatoriali e vettori aerei hanno avuto luogo *sul mercato giapponese*, finalizzate allo sviluppo dell'intermodalità marittima e aerea nel continente asiatico.
- *sul mercato statunitense*, si segnala il takeover di US Airways sulla connazionale America West, fusione che porta alla creazione della sesta compagnia statunitense.

Con riferimento al **mercato aeroportuale**, operazioni di rilievo sono riconducibili alle operazioni di grandi investitori in infrastrutture del calibro della spagnola Ferrovial e dell'australiana Macquarie, che hanno mostrato interesse rispettivamente per la società svizzera di handling aeroportuale Swissport e per Copenhagen Airports, gestore degli scali di Kastrup-Copenhagen e Roskilde e con partecipazioni in vari scali esteri. Contestualmente Menzies Aviation, divisione aerea del gruppo logistico britannico John Menzies ha acquisito la statunitense Aeroground Handling che opera in nove aeroporti tra i maggiori di Stati Uniti e Canada. L'operazione si inserisce nella strategia di penetrazione di Menzies nel mercato nordamericano.

## **2. IL MERCATO ITALIANO DELLE M&A NEL CONTESTO GLOBALE: LE DINAMICHE DEI TRASPORTI**

Dall'analisi delle operazioni di M&A, che hanno avuto luogo nel **mercato globale dei trasporti** nel periodo di riferimento, emergono mutamenti di qualche rilevanza rispetto agli scenari precedenti. Infatti il 2005, nel complesso, ha visto verificarsi un esiguo numero di operazioni di integrazione di filiera, rispetto al periodo precedente.

Complessivamente sono 104 le operazioni di fusione e acquisizione di cui è stata data notizia in ambito internazionale nel periodo aprile 2005 - marzo 2006.

L'andamento segnato dalle operazioni di M&A a livello mondiale mostra nel periodo di riferimento una ripresa consistente delle operazioni di fusione e acquisizione, registrando in particolare per il 2005, un forte aumento del volume complessivo delle operazioni - tanto da far segnare il valore più alto dal 1992 a oggi - e per il 2006, la conferma del trend in atto con un numero di operazioni estremamente elevato nel primo trimestre

Nel 2005 in dettaglio:

- nel settore portuale si è riscontrata una netta preminenza di operazioni di integrazione orizzontale (17 su 22), a scapito delle operazioni di integrazioni di filiera, più frequenti nel periodo precedente di rilevazione; anche con riferimento al comparto del trasporto marittimo, le operazioni di integrazione orizzontale rilevate sono 22 sulle 27 operazioni di M&A totali;
- alcune operazioni di filiera rilevanti invece hanno interessato i grandi operatori logistici che hanno acquisito compagnie di trasporto marittimo e di trasporto su gomma; allo stesso modo alcune compagnie del settore postale e della corrieristica hanno acquisito compagnie minori di trasporto su gomma, con la finalità di consolidare la propria posizione in nuovi mercati e/o in mercati di nicchia; si segnala inoltre il caso di due vettori aerei che hanno acquisito imprese di trasporto marittimo.

Nel 2006:

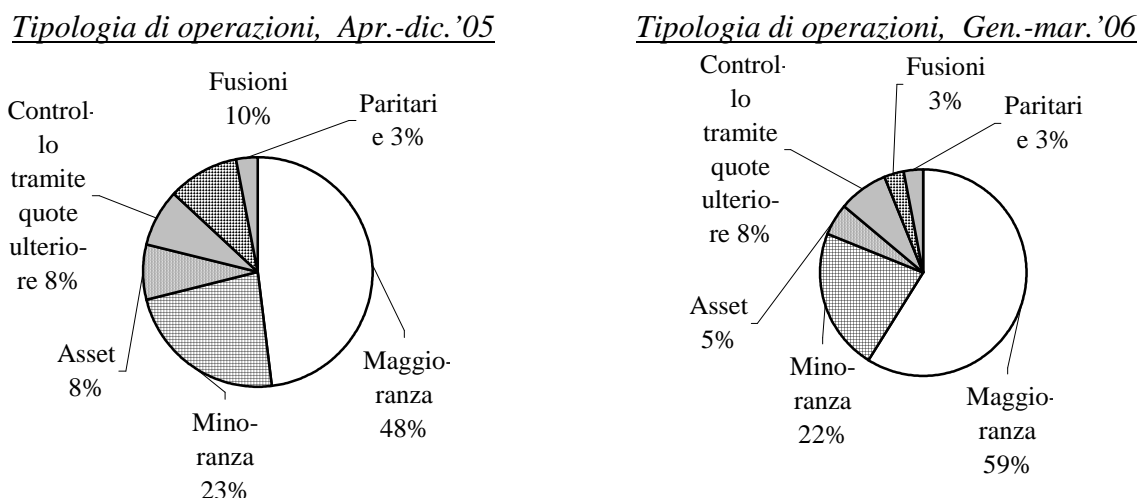
- è confermata la tendenza, già rilevabile nell'anno precedente, a perseguire strategie di integrazione orizzontale più che di filiera;
- esempi di integrazione verticale sono presenti dal settore del trasporto marittimo che registra alcuni casi di integrazione con operatori logistici;

Si segnala inoltre che nel mercato internazionale oltre il 10% delle operazioni di fusione e acquisizione è stata portata a termine da compagnie che non appartengono al settore dei

trasporti, ma che fanno capo ad investitori internazionali appartenenti al settore delle infrastrutture e ad ambienti finanziari.

Riguardo alla tipologia di operazione, si conferma nel periodo di riferimento la prevalenza di operazioni di passaggio di controllo (partecipazioni maggioritarie, e di controllo tramite acquisizione di quota ulteriore).

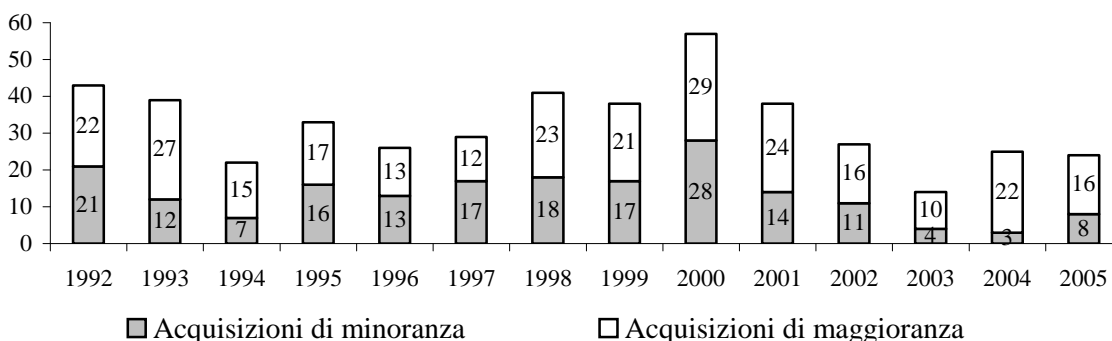
Fig.1. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti per tipologia di operazione, sul mercato globale nel periodo di riferimento, Apr. 2005 – Mar. 2006



Fonte: Nomisma

Focalizzando l'attenzione sul **mercato italiano dei trasporti**, è evidente come nel periodo di riferimento (1 aprile 2005 – 31 marzo 2006) si sia manifestata, rispetto al periodo precedente, una sostanziale stabilità delle acquisizioni, sia di maggioranza, che di minoranza.

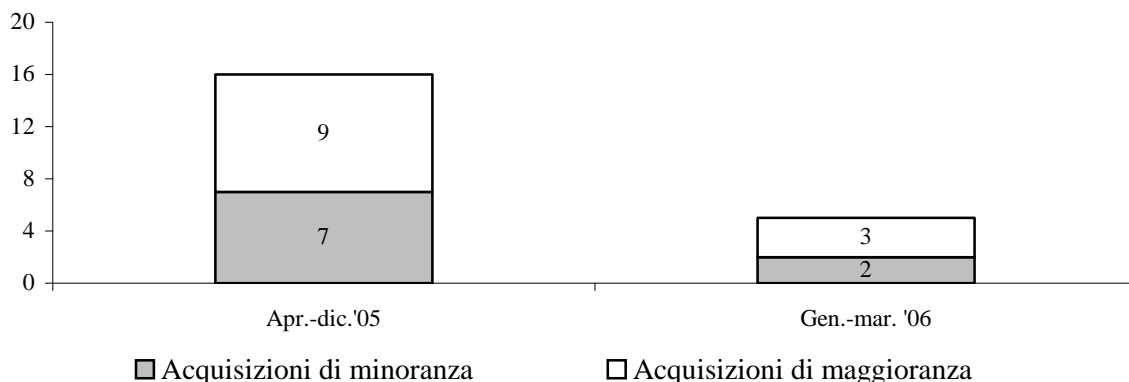
Fig.2. Acquisizioni nel settore dei trasporti in Italia - Anni 1992-2005



Fonte: Nomisma

Si evidenzia, inoltre, come il contributo delle acquisizioni di maggioranza al totale delle operazioni nel 2005 (66%) abbia conosciuto una discreta diminuzione rispetto al 2004 (88%) e sia aumentato pertanto nel periodo il peso relativo delle acquisizioni di minoranza.

Fig.3. Acquisizioni nel settore trasporti in Italia - Anni 2005-2006



Fonte: Nomisma

Di seguito sono riportate, per comparto, le operazioni di M&A che hanno coinvolto almeno una impresa italiana del settore dei trasporti. Sono pertanto considerate le operazioni Italia/Italia, estero/Italia e Italia/estero.

Tab.1. Acquisizioni e fusioni per comparto del settore trasporti in Italia  
Aprile 2005 – Marzo 2006

Comparto acquirente	Comparto acquisita							
	Logistica	Ferrovio	T. su gomma	Poste	Marittimo e porti	Aereo e aeroporti	TPL	TOTALE
Logistica	7		1	1				9
Ferrovio		3						3
T. su gomma								0
Poste								0
Marittimo e porti	1				3			4
Aereo e aeroporti						3		3
TPL							6	6
<b>TOTALE</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>25</b>

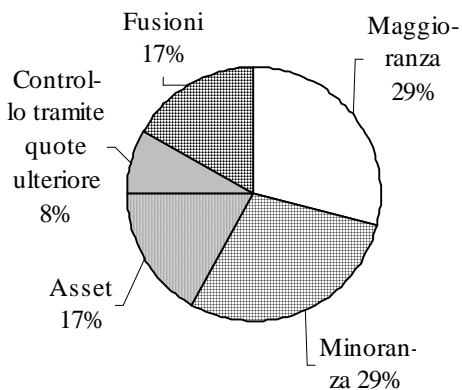
\*Le operazioni di fusione e acquisizione che hanno avuto luogo nel periodo 1 aprile 2005 - 31 marzo 2006 e che riguardano generalmente in qualità di acquirenti, soggetti non facenti parte del settore dei trasporti (tipicamente investitori o banche) sono 6; di queste 2 sono relative al settore dei porti, 1 al settore aeroportuale, 1 al trasporto pubblico locale e 2 altri soggetti riconducibili a investitori che controllano imprese di trasporto.

Fonte: Dati Nomisma 2006

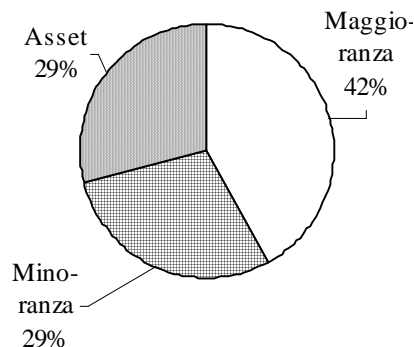
Riguardo alla tipologia di operazione, si conferma nel periodo di riferimento la prevalenza di operazioni di passaggio di controllo (partecipazioni maggioritarie e di controllo tramite acquisizione di quota ulteriore).

Fig.4. Acquisizioni e fusioni nel settore trasporti per tipologia di operazione in Italia  
Aprile 2005 – Marzo 2006

*Tipologia di operazioni, Apr.-dic. '05*



*Tipologia di operazioni, Gen.-mar. '05*

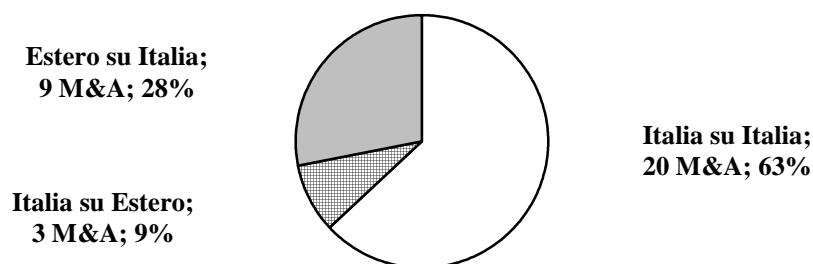


Fonte: Nomisma

Per quanto riguarda infine il **grado di internazionalizzazione** delle imprese italiane, si portano ad evidenza le seguenti dinamiche:

- ripresa dell'incidenza delle operazioni interne al mercato domestico che si allinea nuovamente ai dati relativi al biennio 2002-2003: le acquisizioni e fusioni di compagnie italiane su connazionali è infatti passata dal 46% del periodo 2003-2005 al 63% del periodo di rilevazione;
- di conseguenza attenuazione del grado di internazionalizzazione a senso unico - il 28% delle operazioni hanno riguardato M&A di imprese estere su imprese italiane – e dall'altra contestuale diminuzione della quota di operazioni di società italiane all'estero (9% rispetto al 14% del biennio 2003-2005).

Fig.5. Acquisizioni e fusioni sul mercato italiano per nazionalità dell'impresa acquirente  
Aprile 2005 - Marzo 2006



Fonte: Nomisma



Tale dinamica emerge con evidenza dai dati relativi alle acquisizioni estere in Italia classificate per comparto dell'acquisita e per contro da quelli relativi alle acquisizioni di imprese italiane all'estero per comparto dell'acquirente.

Tab.2. Acquisizioni estere in Italia nel settore trasporti per comparto dell'acquisita  
Anni 1992-2006

	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06*	Tot.
Logistica	1	15	2	1	3	1	3	4	3	2		2	3	4	1	45
T. Ferroviari									1				2	1		4
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			25
<i>Crociéristica</i>		2				2		2	1		1					8
<i>Attività portuali</i>					1	1	2	1		2	2		3			12
<i>Navigazione</i>				1			1			1	1		1			5
T. Aerei di cui:	1					1	1	5	2	2	2	4				18
<i>Vettori aerei</i>	1						1	2	1	1	1	3				10
<i>Gest. aeroporti</i>						1		3	1	1	1	1				8
TPL	1			2			2	1		1	3	1		4	1	16
<b>TOTALE</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>125</b>

\*Dati riferiti al I trimestre 2006

Dati Nomisma aggiornati al 31/03/2006

Tab.3. Acquisizioni di imprese italiane all'estero nel settore trasporti per comparto dell'acquirente – Anni 1992-2006

	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06*	Tot.
Logistica	1	1		1	2	1	1	1	3	1			1	1		14
T. Ferroviari											1	2		1		4
T. Su gomma			1			1	1					1	1			5
Poste																0
T. Marittimi di cui:	1	1					3		1	2			1	2		11
<i>Crociéristica</i>	1	1							1	1			1	1		6
<i>Attività portuali</i>						3										3
<i>Navigazione</i>										1				1		2
T. Aerei di cui:		1					1				2	1				5
<i>Vettori aerei</i>		1									1					2
<i>Gest. aeroporti</i>							1				1	1				3
TPL									2	2						4
<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>43</b>

\*Dati riferiti al I trimestre 2006

Dati Nomisma aggiornati al 31/03/2006

### 3. APPENDICE - LE PRINCIPALI OPERAZIONI ITALIANE DI M&A

In appendice si riporta il dettaglio delle principali operazioni di M&A e degli accordi realizzati da imprese estere in Italia e da imprese italiane all'estero nel periodo monitorato (aprile 2005 – marzo 2006).

Tab.4. Acquisizioni realizzate da imprese estere in Italia nel settore trasporti  
1 aprile 2005 – 31 marzo 2006

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Tipologia di operazione
2005	STEF-TFE (FR), Logistica	Cavalieri Trasporti (IT) Logistica/T. su gomma	Accordo e acquisizione (33%)
2006	Cargil (USA), Logistica	Attività di trasporto di Pagnan (IT), Logistica	Acquisizione ramo di attività - Asset
2006	TNT (NL) Logistica	Tnt-Arvil (IT) Logistica	Acquisizione (100%)
2005	Snfc Fret (FR) Servizi ferroviari	Monferail (IT) Servizi ferroviari	Acquisizione (100%)
2005	Transdev (FR) Trasporto pubblico locale	AMT Genova (IT) Trasporto pubblico locale	Acquisizione (41%).
2005	ARRIVA plc (GB) Trasporto pubblico locale	SAF. Udine (IT) Trasporto pubblico locale	Acquisizione (11%).
2006	SAB (Gruppo Arriva - GB) Trasporto pubblico locale	Trieste Trasporti (Italia) Trasporto pubblico locale	Acquisizione (100%) e autorizzazione AGCM

Fonte: Nomisma (aggiornato al 31/03/2006)

Tab.5. Acquisizioni realizzate da imprese italiane all'estero nel settore dei trasporti – 1  
aprile 2005 – 31 marzo 2006

Anno	Acquirente (Paese), Comparto	Acquisita (Paese), Comparto	Tipologia di operazione
2005	Arvato Logistics (IT), Logistica,	Universal Express (Svizzera), Logistica	Acquisizione (100%)
2005	Trenitalia (IT), Servizi ferroviari	TX Logistik (DE), Servizi ferroviari	Acquisizione (51%).
2005	Grimaldi Napoli (IT), Industria Armamento Meridionale (Gruppo Grimaldi Napoli - IT), Servizi marittimi	Finlines (FI), Servizi marittimi	Acquisizione (11,6%).

Fonte: Nomisma (aggiornato al 31/03/2006)