

Trasporti, Logistica

Porto Cervo  
11 Maggio 2018

## 3,5 miliardi di investimenti esteri nello shipping e nei porti italiani

Lo ha detto il presidente di Federagenti, Duci, durante l'assemblea annuale



**11 Maggio 2018 - Porto Cervo** - Sono quasi sessanta le società del settore portuale, marittimo e logistico italiano (e fra queste alcune tra le più prestigiose e radicate sul territorio) che negli ultimi dieci anni sono state parzialmente o totalmente acquisite, oppure partecipate in modo significativo da gruppi internazionali, sia del settore finanziario, sia operativi nello stesso comparto marittimo e trasportistico per un investimento complessivo in Italia che è stato stimato possa sfiorare i 3,5 miliardi di euro.

Il settore dei trasporti marittimi dei porti e della logistica del trasporto si colloca quindi al primo posto in Italia fra i comparti oggetto non di invasione e cannibalizzazione bensì di un apporto positivo di investitori internazionali.

Il dato scaturisce da un'analisi che il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, ha svolto nell'ambito dei suoi incarichi presso l'Università di Genova (corso di economia dei trasporti) e che è stata presentata in anteprima questa mattina all'assemblea annuale della Federazione Agenti Marittimi a Porto Cervo.

Fra merger e acquisition, ingresso di fondi di investimento internazionali, offerte pubbliche di acquisto, alcuni fra i maggiori brand dello shipping, della portualità, delle attività spedizionieristiche e della logistica italiana, sono riusciti ad attrarre investitori internazionali che, nella maggior parte dei casi, hanno radicato in Italia le loro attività producendo valore aggiunto nel nostro paese.

“È in particolare – ha sottolineato Gian Enzo Duci – il risultato di questi interventi a dissipare il sospetto che si tratti solo di una massiccia operazione di colonizzazione: nei tre anni successivi all'intervento di investitori esteri, l'Ebitda dei gruppi oggetto dell'intervento, e di cui si sono potuti reperire i dati, ha registrato un incremento medio del 70%, per poi attestarsi negli anni a seguire su tassi di crescita annui del 5%”.

Certo il processo di globalizzazione non è stato e non è indolore. Nell'analisi presentata da Federagenti è stato evidenziato come, in particolare nel settore shipping e quindi delle attività armatoriali, il vento della crisi abbia soffiato impetuoso, rendendo indispensabile per più di 30 gruppi il ricorso a misure straordinarie di rinegoziazione del debito, e come, in taluni casi, il

tracollo finanziario sia sfociato nel fallimento.

Anche nel mondo delle agenzie marittime l'effetto concentrazione che ha rivoluzionato il settore container, polarizzandolo su un numero limitato, non più di 9, di protagonisti raggruppati in tre alleanze e in grado di spartirsi più dell'80% dell'interscambio mondiale trasportato in container, ha causato un vero e proprio cambio di identità delle grandi agenzie marittime, che sono diventate o di proprietà diretta o joint venture fra i gruppi armatoriali e gli operatori italiani in precedenza autonomi.

Un processo, questo, che potrebbe subire un'ulteriore accelerazione se – come molti esperti prevedono – il gruppo dei grandi player container subirà ulteriori fusioni e integrazioni. Dall'analisi però emerge chiaramente come gli investimenti stranieri nel nostro Paese abbiano creato valore quando l'intervento ha riguardato non solo asset fisici, ma anche il capitale umano presente all'interno di aziende che, per quanto riguarda i comparti porto e servizi, non presentano il rischio di delocalizzazione.

Tale processo, comunque, non è nuovo per il nostro Paese, dove già nel decennio scorso alcuni tra i principali player nazionali del settore hanno visto l'ingresso nel capitale di grandi operatori internazionali: dall'acquisizione del Lloyd Triestino, poi rinominata Italia Marittima, da parte di Evergreen, dal passaggio del controllo del maggiore terminal container italiano, quello di Genova-Voltri dal gruppo Fiat a Psa di Singapore, fino alla cessione alla americana Carnival, del più prestigioso gruppo armatoriale e a seguire crocieristico, Costa Crociere.

In questi anni la partecipazione attiva di grandi gruppi armatoriali nelle agenzie marittime e nelle case di spedizione italiane, oltre che nei terminal portuali italiani, aveva iniziato a far sentire il suo peso attraverso la formula delle joint venture.

Che il comparto marittimo, portuale e logistico direttamente esposto sul fronte dell'internazionalizzazione e della globalizzazione abbia vissuto e stia vivendo un fenomeno di "attrazione" di investimenti internazionali non è di per sé sorprendente ed è da leggersi come una dimostrazione del valore del comparto.

Paradossalmente tale evoluzione potrebbe essere una delle modalità per realizzare appieno le potenzialità di sviluppo di aziende che, a capitale italiano o solo italiano, non avrebbero i mezzi per investire quanto necessario al fine di posizionarsi su mercati dove le dimensioni stanno diventando sempre più essenziali per competere. Ma anche gli italiani non sono da meno nei mercati esteri. L'Italia è il numero uno sui mercati internazionali per l'acquisizione di compagnie nel settore traghetti, con due gruppi (Grimaldi Napoli e Onorato) protagonisti di importanti operazioni internazionali.

L'assemblea di Porto Cervo ha visto anche un confronto serrato fra mondo della finanza e mondo dello shipping attraverso le testimonianze di alcuni fra i più importanti players del settore direttamente coinvolti nei processi di sinergia in atto.

Uscita di scena delle banche e ingresso massiccio di fondi di investimento; nelle acque inquiete dello shipping e della logistica italiana, la finanza sta assumendo un ruolo sempre più importante, ma anche un identikit profondamente differente da quello bancario che è stato praticamente esclusivo per anni.

Alla progressiva "ritirata" degli istituti bancari che hanno dovuto "archiviare" perdite pesanti derivanti dai loro interventi nel settore delle attività marittime, sta corrispondendo la nascita di uno scenario in evoluzione e molto diversificato: a Fondi speculativi, che stanno cogliendo l'opportunità di interventi "mordi e fuggi" nel settore marittimo sfruttando la fragilità delle imprese di shipping, si stanno affiancando soggetti finanziari, sia Fondi sia players in grado di creare architetture finanziarie articolate, e di accompagnare sia i processi di ristrutturazione del debito e quindi di risanamento dei gruppi in difficoltà, sia il rafforzamento della capitalizzazione dei gruppi, in funzione di processi di crescita, acquisizioni e sviluppo sui mercati internazionali. 

