

Investimenti esteri per 3,5 miliardi nello shipping italiano

Duci, all'assemblea di Federagenti, analizza l'interesse dei grandi gruppi internazionali, che nell'ultimo decennio hanno messo a segno almeno 60 operazioni nel Belpaese



Lo shipping, settore economico globale per natura, in Italia ha assunto una connotazione marcatamente internazionale, che non deve però essere vissuta come invasione o cannibalizzazione, o come un mero 'shopping' di asset nazionali, "bensì come un apporto positivo di investitori internazionali".

Su questo aspetto si è concentrato l'intervento di Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, in occasione dell'assemblea annuale della Federazione Agenti Marittimi a 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 – ha spiegato Duci, presentato un'analisi basata su dati raccolti nell'ambito dei suoi incarichi presso l'Università di Genova – 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. La somma complessiva di tutte le operazioni considerate ha comportato un investimento complessivo, in Italia, stimato in 3,5 miliardi di euro.

La dinamica analizzata, secondo Duci, ha avuto effetti positivi sul tessuto economico nazionale: 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 infatti ad attrarre investitori internazionali che, nella maggior parte dei casi, hanno radicato in Italia le loro attività producendo valore aggiunto nel nostro paese.

Cifre alla mano, il numero uno degli agenti marittimi italiani rileva che “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%”.

Il processo di globalizzazione dello shipping, tuttavia, non è stato indolore per l’Italia, sia nel settore dell’armamento – dove negli ultimi anni più di 30 aziende sono state costrette a ricorrere a misure straordinarie di rinegoziazione del debito che, in taluni casi, hanno avuto conseguenze più gravi fino al fallimento – che in quello degli agenti marittimi, colpito dal processo di aggregazione del mercato dei container. Oggi questo segmento dell’industria marittima si è infatti polarizzato attorno a 9 grandi gruppi, suddivisi in 3 alleanze, in grado di spartirsi più dell’80% dell’interscambio mondiale trasportato in container. “L’effetto – ricorda Duci – è stato 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 che potrebbe subire un’ulteriore accelerazione se, come molti esperti prevedono, il gruppo dei grandi player container subirà ulteriori fusioni e integrazioni”.

L’ingresso di grandi gruppi internazionali in società italiane del settore marittimo, che peraltro si era già verificato diverse volte anche nei decenni precedenti (esempi sono l’acquisizione del Lloyd Triestino, poi rinominata Italia Marittima, da parte di Evergreen; il passaggio del controllo del maggiore terminal container italiano, quello di Genova-Voltri, dal gruppo Fiat a Psa di Singapore; la cessione alla americana Carnival di Costa Crociere), ha generato valore, secondo Duci, 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.

Questa evoluzione potrebbe quindi essere considerata come 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.

D’altra parte, ricorda il Presidente di Federagenti, anche gli italiani non sono da meno nei mercati esteri: il nostro Paese è al vertice sui mercati internazionali per l’acquisizione di compagnie nel settore traghetti, con due gruppi (Grimaldi Napoli e Onorato) protagonisti di importanti operazioni internazionali”.