



Livorno: Comitato Portuale ha valutato la cessione delle quote Porto 2000 presentato da Kpmg

Gallanti: «Intendiamo pubblicare il bando entro settembre»

Livorno, 20 maggio 2014 - «La decisione che assumeremo avrà una notevole rilevanza per tutta la cittadinanza livornese. In gioco c'è il futuro delle crociere». Il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che ha ben presenti le continue grida di allarme apparse sulla stampa locale in merito alla crisi del traffico crocieristico locale, non si iscrive al club degli scettici e dei pessimisti. Anzi, rilancia: «Il nostro intendimento è chiudere la partita prima della prossima stagione crocieristica: vogliamo poter pubblicare il bando di gara entro e non oltre settembre». Il Parlamentino di Palazzo Rosciano, sede della Port Authority, ascolta con attenzione quello che il numero uno dello scalo labronico ha da dire. Sul piatto c'è lo studio della Kpmg Corporate Finance sulla cessione della società che a Livorno gestisce cruise ship e traghetti, la Porto 2000.

La parola d'ordine è fare presto e bene: «Aspetteremo il risultato delle prossime elezioni comunali - è il commento di Gallanti - dopo di che organizzeremo, entro giugno, un comitato portuale nel quale condivideremo i risultati dell'analisi della kpmg con il nuovo sindaco. Quindi, potremo cominciare a predisporre la gara per la cessione delle quote della Porto 2000 già prima che arrivi il Generale agosto. Una volta pubblicato il bando trascorreranno almeno 8 mesi prima della effettiva cessione».

Vendere, dunque, è questo il leitmotiv, sì, ma come? La società di consulenza, che ha fornito a supporto dell'Authority una indagine del mercato crocieristico a livello internazionale e in Italia, è stata chiara: la soluzione migliore è quella di "cedere la quota di maggioranza assoluta con una estensione della concessione" che allo stato attuale, scade tra 6 anni, nel 2019. «Questa prospettiva - affermano gli analisti della Kpmg nello studio presentato in Comitato Portuale - avrebbe come vantaggio quella di offrire ai grandi player una governance chiara e una notevole leva decisionale; favorirebbe inoltre la possibilità di attrarre investimenti industriali rilevanti e mitigherebbe l'incertezza degli accosti».

Peraltro, la messa in vendita di oltre il 50% delle quote della società da sola non basterebbe ad attirare l'attenzione dei grandi operatori industriali nazionali o dei fondi di private equity. Secondo la società di consulenza ci sono infatti alcuni fattori "endogeni" che impattano oggi sulla tempistica: l'assenza di certezze degli accosti; un rapporto con la Compagnia Portuale non formalizzato da accordi di lungo termine; il forte trend di contrazione del traffico; il breve orizzonte della concessione (scadenza 2019) e la redditività a regime nel lungo periodo (non è ancora stata realizzata la

previsione contenuta nel Prp, quella - per intenderci - di creare all'Alto Fondale un unico polo dedicato alle crociere e di liberare la Calata Orlando, oggi presidiata dalla società TCO, che si occupa della movimentazione dei rinfusi solidi).

Ma quando converrebbe vendere? Quelli della Kpmg sottolineano che soltanto l'immediata cessione delle quote di maggioranza assoluta della Porto 2000 potrebbe anticipare gli effetti benefici dell'operazione ed evitare il rischio di un'asta deserta. «La Porto 2000 - si legge nello studio - necessita della risoluzione di alcuni elementi nodali, prima o contestualmente alla procedura di gara. La privatizzazione deve essere funzionale al tempestivo rilancio aziendale di lungo periodo. È auspicabile che alla composizione della società partecipino soggetti con provata capacità imprenditoriale nel settore crocieristico e di documentata solidità finanziaria. Il futuro prossimo della Porto 2000 deve essere infatti caratterizzato da impegnativi investimenti, che possano per altro giustificare un prolungamento dell'attuale concessione».

Di certo, non avrebbe alcun senso vendere - oggi o domani, poco importa - la maggioranza relativa delle quote: «Nessun operatore - è il monito lanciato dalla Kpmg - sarebbe realmente interessato ad acquistare le quote di una società la cui governance sia ancora in mano ai soci pubblici».

L'indagine di mercato

Durante la riunione del Comitato Portuale, gli analisti della Kpmg hanno fornito una overview del mercato crocieristico a livello internazionale e in Italia. In particolare sono stati analizzati i principali trend emergenti e le tendenze in atto nel settore.

L'analisi della Kpmg prende le mosse dalla congiuntura economica sfavorevole "che ha coinvolto il settore crocieristico in ritardo e con impatti fino ad ora meno rilevanti rispetto ad altri comparti dell'industria turistica e dell'economia in generale, registrando un rallentamento della crescita complessiva a partire dal 2012". Secondo la società di consulenza, l'evoluzione futura del numero dei passeggeri evidenzia una preferenza delle compagnie armatrici per le aree asiatiche, con un rafforzamento della meta storica dei Caraibi e un ribasso per l'area del Mediterraneo, che registra le prime battute d'arresto a partire dal 2013. Da un'analisi dei primi dieci porti del Mediterraneo in termini di numero di passeggeri viene infatti evidenziato come il picco dei volumi sia stato raggiunto nel 2011, con una forte contrazione, pari a circa l'8%, nel 2012. Anche se l'anno appena trascorso ha fatto registrare una lieve ripresa, le previsioni per il 2014 registrano un'ulteriore contrazione del 5%.

L'Italia non sfugge a questo trend negativo: il responso degli analisti della Kpmg è sotto questo punto di vista assai impietoso: a fine 2014 il Bel Paese farà registrare una contrazione del numero di passeggeri di circa il 7%, stimati a 10,5 mln dall'Osservatorio Nazionale del Turismo.

Livorno non fa eccezione: se nel 2013 erano transitati per le banchine labroniche 737 mila crocieristi (-29 % rispetto al 2012), nel 2014 saranno complessivamente 730 mila i passeggeri delle cruise boat che sosterranno sia pure per poco tempo nella Città dei Quattro Mori (-0,9%). Con riferimento alla ripartizione dei ricavi tra traghetti e crociere, la società di consulenza rimarca che i primi rivestono a Livorno una posizione dominante rispetto alle seconde, mentre queste ultime si sono progressivamente andate orientando verso il servizio di transito.

Nonostante in Italia le previsioni non spingano i grandi player internazionali (oltre l'80% del mercato crocieristico è detenuto stabilmente da 4 grandi operatori mondiali: Carnival, Royal Caribbean, NCL e MSC) ad essere ottimisti riguardo all'andamento del

mercato crocieristico nazionale, la Kpmg ritiene che il Bel Paese, con un volume di passeggeri che corrisponde al 44% del totale europeo, abbia notevoli potenzialità di sviluppo. Tant'è che la penisola italiana si conferma ancora oggi come meta principale in termini di numero di attracchi, superando di circa 1mln di passeggeri la Spagna.

Il panorama sulle operazioni di fusione e acquisizione

Nello studio sono state analizzate ben 17 operazioni di fusione e acquisizione registrate nel settore crocieristico, a partire dal 2005 ad oggi. Di queste 17- si legge nell'analisi - solo tre sottendono ad un vero processo di privatizzazione. Circa il 65% delle operazioni analizzate ha coinvolto player della Regione EMEA (Europa, Medio Oriente e Africa) e circa il 17% player della Regione Asia-Pacifico. La società di consulenza sottolinea anche che le operazioni di acquisizione o hanno avuto ad oggetto quote di mercato di controllo o sono state finalizzate all'acquisizione del controllo totale. "Emerge una sempre più consolidata presenza degli armatori nell'azionariato delle società di gestione e controllo dei terminal crocieristici - sostengono gli analisti della Kpmg -, nonostante le contrazioni progressive del mercato "Mediterraneo" e nonostante la forte concorrenza di altri porti nazionali, la privatizzazione della Porto 2000 può essere una risposta alle previsioni di sviluppo del mercato europeo, che cresce a ritmi costanti".