

**PROGETTO SIMEST-ASSOCAMERESTERO**  
**“BUSINESS SCOUTING E ASSISTENZA ALLE PMI”**  
**IL MERCATO INDIANO DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**

## **OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO**

La spesa pubblica Indiana nel settore dei trasporti e della logistica rappresenta il 13% del PIL. Essa è superiore rispetto a quella degli Stati Uniti (9%), dell'Europa (10%) e del Giappone (11%), ma significativamente inferiore rispetto alla Cina (18%), il cui contesto di grande sviluppo economico è più vicino a quello indiano.

I fattori che maggiormente influenzano lo sviluppo dei trasporti e della logistica in India sono:

- **Demografia:** entro il 2030 il 60% della popolazione indiana (circa 1,5 miliardi di persone) sarà concentrata in 20/25 agglomerati urbani;
- **Crescita produzione industriale e dei consumi:** manifatturiero e retail richiedono avanzamento qualità delle infrastrutture (dedicated freight corridors, strade, vie ferrate, centri di smistamento, magazzini) e di servizi specializzati (packaging, catena del freddo, track-and-trace, line management)
- **Crescita costante degli scambi:** è previsto un aumento nei prossimi 5 anni del 25% per prodotti elettronici, 12/15% per abbigliamento, 28% per il farmaceutico
- **Intermodalità:** ad oggi, l'utilizzo dei modi trasporto per categoria di prodotto è ancora asimmetrico, con grande sovraccarico delle vie di terra (strade e ferrovie), ritardi nei tempi di consegna e aumento dei costi. La prospettiva per il futuro è di aumentare l'efficienza del settore attraverso l'integrazione delle reti e la riduzione dei volumi soprattutto nei trasporti last-mile, con consegna nei centri urbani.

### **Trasporti aerei**

- Investimenti per la realizzazione di nuovi aeroporti e upgrading di strutture esistenti nel periodo 2007-2011: US\$ 6,5 mld. Investimenti previsti nel periodo 2012-17: US\$ 12,2 mld
- I volumi totali indiani sono cresciuti da 0,7MMT nel 1995-96 a 2,7MMT nel 2011-12. Il traffico dei maggiori aeroporti indiani (Mumbai, 0,7MMT; Delhi, 0,6MMT) sono comunque sensibilmente inferiori rispetto ai volumi di altri aeroporti internazionali come Hong Kong (4,6MMT), Dubai (3,0MMT), Incheon (2,6MMT), e Shanghai (2,6MMT)
- Nel periodo 2006-12 il settore è cresciuto del 12,3% per i trasporti nazionali e dell'11,2% per quelli internazionali. Previsione di crescita entro il 2020: 11,6% annuo (nazionali) e 9,5% (internazionali)
- Costituiscono l'1% dei volumi e il 29% del valore delle merci trasportate. Previsione di crescita entro il 2020: 5,9MMT, di cui 2,4MMT (nazionali) e 3,5MMT (internazionali)
- Traffici concentrati nei maggiori porti internazionali: Mumbai, Delhi, Chennai, Bangalore, Hyderabad. Gli aeroporti di Mumbai e Delhi gestiscono il 50% dei trasporti totali
- Prospettive di crescita significativa negli aeroporti di seconda fascia: Pune (Maharashtra), Ahmedabad (Gujarat), Trivandrum, Calicut e Kochi (Kerala), Amritsar (Punjab), Nagpur (Maharashtra), Jaipur (Rajasthan), Giwahati (Assam)

Il settore presenta i seguenti limiti:

- Qualità dei servizi di gestione delle merci al di sotto degli standard internazionali
- Assenza di centri satelliti per lo stoccaggio delle merci genera congestione degli spazi all'interno dei terminal

- Facilities per lo stoccaggio delle merci all'interno degli aeroporti inadeguate (soprattutto cold-chain per lo stoccaggio di prodotti deperibili come medicinali e alimentari)
- Magazzini spesso situati lontano dall'aeroporto
- 1 turno di lavoro al giorno (maggiori aeroporti internazionali hanno operatività 24x7)

### **Trasporti portuali**

- Investimenti previsti fino al 2020: US\$ 52 mld, attraverso PPP per generare una capacità totale di 3.200MMT e un traffico totale di 2.500MMT
- I volumi totali sono cresciuti da 368MMT nel 2000-01 a 898MMT nel 2011-12 al tasso annuo dell'8,5%. Previsione di crescita annua fino al 2016-17: +8%
- Crescita costante degli scambi tramite container: da 4.000 container da 20 piedi nel 2004 a 10.500 nel 2012. Previsione crescita entro il 2015: 15.300 unità
- Principali hub portuali: Gujarat (Mundra, 33% del totale), Maharashtra (Nava Sheva, 15%), Andhra Pradesh (Visakhapatnam, 13%) e Tamil Nadu (Chennai, 11%)

## **NORMATIVA**

### **CONTESTO NORMATIVO**

La legislazione Indiana relativa agli IDE prevede due modalità:

1. Modalità automatica: l'investitore estero non ha l'obbligo di ottenere l'autorizzazione all'investimento da parte della Banca Centrale Indiana (Reserve Bank of India, RBI) o del Governo Indiano
2. Modalità governativa: l'investitore estero deve ottenere l'approvazione da parte del Foreign Investment Promotion Board (FIPB)

Nel settore della logistica, le modalità di investimento consentite sono le seguenti:

- Porti: 100% in modalità automatica per leasing di asset di porti esistenti; costruzione e manutenzione di terminal per container, centri di stoccaggio e magazzini; leasing di macchinari e attrezzature per infrastrutture portuali
- Centri di stoccaggi e magazzini: 100% in modalità automatica
- Trasporti e servizi: 100% in modalità automatica per: trasporti marittimi e fluviali; servizi di supporto ai trasporti stradali (caselli, gestione ponti e tunnel); servizi di supporto ai trasporti marittimi e fluviali (gestione pontili e banchine, carico/scarico merci)
- Trasporti aerei: in modalità automatica con IDE fino a 49%, in modalità governativa se IDE fino al 74% per ground-handling-services; 100% in modalità automatica per servizi di manutenzione e riparazione velivoli, istituti di formazione tecnica.

Importanti opportunità, visti gli investimenti stanziati nei settori, sono offerte anche da:

### **Trasporti su strada**

- 60% del totale dei trasporti nel Paese, cresciuti da 6 BTKM (billion tonne kilometers) nel 1950-51 a 1.250 BTKM nel 2011-12. Tuttavia, la rete stradale non è stata sviluppata proporzionalmente, generando un rallentamento dei tempi di percorrenza (30/40 kmph contro lo standard globale di 60/80 kmph)
- Investimenti per circa 55 miliardi di US\$ per lo sviluppo di 50.000 km della rete stradale, destinati alla realizzazione di grandi arterie, strade nazionali a due/quattro corsie e al rinnovo di strade statali a due corsie esistenti. A novembre 2012 il 37% dei progetti è stato completato. La scadenza prevista per la realizzazione dell'intero progetto è il 2018.

Il settore presenta i seguenti limiti:

- Frammentazione: 70% degli operatori gestisce flotte di 5 mezzi, operatori con più di 20 mezzi sono il 10% del totale; il restante 20% possiede 6-20 mezzi
- Presenti nel mercato circa 5,5 milioni di mezzi di trasporto merci, 47% è costituito da mezzi commerciali leggeri (fino a 3,5 tonnellate), 53% da mezzi commerciali di media portata o pesanti (oltre 3,5 tonnellate). Tale disaggregazione nella proprietà dei mezzi genera grande competizione tra operatori, che ricorrono al sovraccarico dei mezzi per rientrare dall'investimento. Questo, a sua volta, ha un grosso impatto sulla qualità del

servizio e sull'economicità del trasporto su strada, dal momento che provoca un aumento di incidenti, guasti e furti.

### **Trasporti ferroviari**

- 64.500km di vie ferrate e più di 7.000 stazioni: è la più grande rete in Asia e la seconda al mondo dopo quella statunitense
- 19.000 treni operativi al giorno, trasportano una media di 2,65MMT e 23 milioni di passeggeri
- Crescita volumi dei trasporti nel periodo 2007-12: 7%; quantità di volumi trasportati all'anno: 1.000MMT; quota dei trasporti totali: 31% (era l'89% nel 1950)
- 75% delle merci è trasportato su medie e lunghe distanze: il mezzo migliore per questa modalità di trasporto è quello ferroviario
- Fabbisogno per lo sviluppo della capacità della rete ferroviaria inferiore (almeno il 40%) rispetto allo sviluppo della rete stradale. L'incremento dei traffici via ferro è anche più sostenibile dal punto di vista ambientale
- Il piano del Ministero Indiano delle Ferrovie, pur in grande ritardo nei tempi di attuazione, prevede la costruzione di due corridoi (DFC, Dedicated Freight Corridors) dedicati esclusivamente al trasporto merci per un totale di 3.300km di linee: l'Eastern Corridor (EDFC, 1.800km) collegherà la città di Ludhiana nello Stato del Punjab a Dankuni nel West Bengal; il Western Corridor (WDFC, 1.500km) collegherà la città di Dadri in Uttar Pradesh a Mumbai nel Maharashtra
- Incremento volumi previsto: fino a 182MMT annui; traffico container: fino a 5,3 milioni di unità entro il 2022
- Finanziamenti: per WDFC la Japan International Cooperation Agency (JICA) ha stanziato un fondo di 6,5 miliardi di US\$ e la fornitura di 200 locomotive elettriche; per l'EDFC la World Bank ha messo a disposizione un fondo di 2,75 miliardi di US\$

Il settore presenta i seguenti limiti:

- Dal 1951 a oggi il traffico è cresciuto di 10 volte, mentre la rete è cresciuta solo del 40%; le linee principali costituiscono solo il 16% della rete totale e su di esse transita il 50% delle merci: questi due fattori comportano il congestionamento delle linee e una bassa velocità di trasporto;
- Il traffico passeggeri ha priorità rispetto a quello delle merci, utilizza il 60% delle linee ma, essendo fortemente sussidiato, genera solo il 30% degli utili. Di conseguenza, i costi per il trasporto merci sono estremamente alti (4 volte rispetto agli Stati Uniti);
- La qualità dei terminal e delle infrastrutture disponibili è molto bassa, con difficoltà di accesso ed evacuazione.

### **MODALITÀ DI INVESTIMENTO**

Per stimolare il flusso di investimenti esteri nel Paese, il governo indiano rende disponibili i seguenti incentivi per settori di attività:

- Trasformazione alimentare di frutta, verdura, carni, pollame, prodotti ittici e latticini: deduzione del 100% dei profitti soggetti a Income Tax per i primi 5 anni, del 30% per i 5 anni successivi per un periodo totale di 10 anni
- Creazione di strutture operative per la catena del freddo e per prodotti agricoli: deduzione del 100% della spesa in conto capitale nel corso dell'anno (sono esclusi acquisizioni di terreno, donazioni o strumenti finanziari)
- Sviluppo di FTWZ: deduzione del 100% dei profitti soggetti a Income Tax derivati dall'attività per 10 anni consecutivi in un periodo di 15 anni a partire dall'anno in cui la FTWZ è notificata dal governo centrale.

### **MODALITÀ DI ACCESSO AL MERCATO**

Diversi players internazionali hanno costituito una presenza nel mercato attraverso operazioni di M&A (vedi figura 1 per dettagli).

La modalità di accesso al mercato più seguita è tuttavia quella organica: accordi di joint-venture con partner locali, costituzione di controllate al 100%, costituzione di uffici di rappresentanza, project office e filiali.

Un altro settore che offre buone opportunità di insediamento nel mercato è quello dell'immagazzinamento:

## **Stoccaggio**

- Domanda di magazzini e centri di stoccaggio tecnologicamente avanzati: per un valore di circa 5 miliardi di US\$, con particolare focus sui settori dei beni industriali (86% del totale) e agricoli.
- Il settore industriale è fortemente frammentato, quello agricolo è gestito principalmente da entità pubbliche (Food Corporation of India, Central Warehousing Corporation e le varie State Warehousing Corporations nei singoli Stati)
- Nel 2013, la domanda di centri di stoccaggio ha raggiunto i 48 milioni di metri quadrati, soprattutto per prodotti alimentari (24% del totale), tessile (15%), engineering (14%), chimico e automotive (13%)
- È prevista una crescita importante della domanda nel settore dell'engineering (8,6%), dell'elettronica e delle telecomunicazioni (8,2%) grazie all'incremento della produzione interna e del commercio domestico e internazionale, all'outsourcing di servizi in conto terzi, allo sviluppo del mercato retail
- Pur in ritardo rispetto ad altri contesti (Dubai, Singapore, Cina) anche in India hanno iniziato a svilupparsi le FTWZ (Free Trade Warehousing Zones, Aree Franche di Scambio e Stoccaggio), che permettono di superare i limiti infrastrutturali e qualitativi ancora diffusi nel territorio indiano soprattutto a vantaggio di clientela attiva nell'import/export
- Nel prossimo futuro si prevede una crescita esponenziale di: tecnologie GSM per coordinare la rete tra hub logistici e centri periferici; software per la gestione di scorte e giacenze e warehouse-management in generale; training per personale specializzato (30/35.000 stimati entro il 2015); sviluppo di modelli alternativi, come per esempio Parchi Logistici Multi-Modali, Mega-Food Parks e FTWZ

Il settore presenta i seguenti limiti:

- Price-sensitivity del mercato e arretratezza delle infrastrutture limitano la crescita di prestatori di servizi in grado di offrire standard qualitativi internazionali e soluzioni specifiche per il settore di attività del cliente finale;
- La natura "asset-heavy" del settore e la complessità nell'ottenere i terreni da sviluppare rendono l'operatività del settore particolarmente complessa;
- Bassa disponibilità di risorse umane specializzate.