

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

grimaldiholdingspa.com

■ Msc sarà la prima compagnia di navigazione ad abbattere il muro dei 23 mila Teu di portata su una singola nave portacontainer. Lo rivela Alphaliner, società di ricerca specializzata, precisando che le 11 navi appena ordinate in Sud Corea potranno imbarcare fino a 23.356 Teu. Le nuove portacontainer misureranno circa 402 metri per una larghezza di 61,4 metri. I container saranno impilati a bordo fino al 24° tiro, 12 in stiva e 12 in coperta. La costruzione delle nuove navi è stata affidata ai cantieri Samsung Heavy Industries e Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering e verranno consegnate a partire da fine 2019.



Una portacontainer di Msc

GRIMALDI HOLDING

grimaldiholdingspa.com

NONSOLOMARE

GTS SOCCOMBE CONTRO TRENITALIA E MERCITALIA

■ La cosiddetta «battaglia dei macchinisti» dei treni ha visto soccombere in primo grado di giudizio l'impresa ferroviaria barese Gts Rail contro Trenitalia e Mercitalia. Con ordinanza emessa il 7 novembre scorso il Tribunale di Roma ha integralmente rigettato il ricorso cautelare proposto da contro Trenitalia, Mercitalia Rail e Ferrovie dello Stato Italiane condannando la ricorrente al pagamento delle spese di lite. Gts Rail, secondo quanto riporta Top Legal, aveva dedotto asserite condotte di concorrenza sleale consistenti nello storno di suoi macchinisti da parte delle società resistenti, che avrebbero agito sotto la regia della controllante Ferrovie dello Stato Italiane. Il Tribunale ha dichiarato la piena liceità delle condotte di Trenitalia e Mercitalia Rail, dato che, tra l'altro, entrambe hanno riallocato il personale in esubero presso altre società del gruppo prima di procedere a nuove assunzioni, le quali oltretutto sono state ripartite tra tutte le imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale. Inoltre le assunzioni hanno avuto luogo con procedure di selezione del personale trasparenti e imparziali. Secondo il Tribunale lo storno di alcuni macchinisti della società ricorrente da parte di Trenitalia e Mercitalia non costituisce atto di concorrenza sleale e rientra tra gli atti leciti di libera concorrenza tra imprese che operano in rapporto di competizione commerciale. (riproduzione riservata)

DEUTSCHE ALTERNATIVE AM ENTRERÀ IN RIMORCHIATORI MEDITERRANEI

I fondi scelgono Genova

Closing atteso il 23 novembre. L'operazione è solo l'ultima chiusa da operatori finanziari sotto la Lanterna, dopo l'ingresso in Rina, Gip, Petrolig e Premuda

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Con l'ingresso di Deutsche Bank nel capitale di Rimorchiatori Mediterranei (gruppo Rimorchiatori Riuniti) un'altra impresa ligure a conduzione familiare finisce nelle mani di investitori finanziari. Secondo quanto risulta a MF Shipping & Logistica il closing dell'operazione è fissato per il prossimo 23 novembre e a passare nelle mani di Deutsche Alternative Asset Management sarà una quota del 35%, con possibilità di salire in futuro fino al 40%. L'intera azienda è stata valutata intorno ai 430 milioni di euro, quindi dalla cessione parziale Rimorchiatori Riuniti incasserà poco meno di 150 milioni. Per il finanziamento dell'operazione Deutsche Bank può contare sul supporto di un fondo di debito straniero e di Mediobanca che è stata advisor finanziario. Ma molti altri sono i consulenti coinvolti, da **FP Corporate Finance** agli studi italiani Legance, Berlingieri Maresca e maltese Fenech & Fenech (per gli aspetti legali), dalla tedesca Ingenieurburo Weselmann (advisor tecnico) all'inglese Mds Transmodal (per la parte industriale), da Deloitte (aspetti fiscali) ad Aon (parte assicurativa). L'ingresso di Deutsche Alternative Am nella nuova sub-holding di Rimorchiatori Riuniti dedicata esclusivamente alle attività di rimorchio portuale (il gruppo è attivo anche nel trasporto oceanico e nel business delle navi per l'offshore) è finalizzata a sostenere il programma di crescita dell'azienda a livello sia



Un mezzo di Rimorchiatori Riuniti a Genova

nazionale che internazionale tramite nuove acquisizioni e investimenti. Per questa ragione gli accordi tra le parti prevedono anche la possibilità di procedere in futuro con un aumento di capitale qualora Rimorchiatori Mediterranei volesse cogliere qualche opportunità per aumentare la propria fetta di mercato in un business in lenta ma progressiva concentrazione.

Negli ultimi anni Genova ha attirato l'interesse crescente di investitori finanziari verso aziende del settore shipping e trasporti, tradizionalmente poco conosciute e anche poco inclini all'ingresso di fondi di private equity nel capitale. Il primo a spianare la strada è stato il gruppo Rina che nel 2014 ha accolto nell'azionariato con una quota di minoranza Intesa Sanpaolo e Palladio, mentre un anno più tardi (a fine 2015) la stessa Palladio (tramite Vei Capital) si è trovata a investire in Costa Edutainment, azienda che gestisce parchi di intrattenimento ed educazione scientifica, tra cui l'acquario di Genova. Nel business armatoriale, poi, il salvataggio di Premuda è stato portato a termine da Pillarstone Italy che ne ha assunto il totale controllo rilevando i crediti incagliati delle banche e ricapita-

lizzando la società.

Dentro il porto negli ultimi due anni molti assetti sono cambiati con lo sbarco in particolare di tre fondi d'investimento: il primo è stato Icon Infrastructure che nel 2014 è entrato con il 45% nel gruppo Spinelli, mentre risale ai primi mesi di quest'anno il passaggio del 100% di Gip (Gruppo investimenti portuali) ai fondi Infracapital e Infravia, diventati così proprietari dei terminal container Sech di Genova, Terminal darsena Toscana di Livorno e azionisti di minoranza del Voltri Terminal Europa, sempre di Genova, e del Vecon di Venezia. L'ultima operazione, conclusa lo scorso agosto, ha infine visto Infravia (tramite la società olandese Alkion) rilevare da Eni la Petrolig (azienda che gestisce depositi petroliferi) e un terminal per lo sbarco di rinfuse liquide a Vado Ligure (Savona).

«Lo shipping offre potenzialità ancora poco sfruttate dagli investitori finanziari che in passato si sono spesso mossi con un timing sbagliato», ha dichiarato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, in occasione del convegno «Il potenziale di un grande territorio» organizzato a Genova da Deloitte, a proposito dello shipping in Liguria da parte dei

fondi: «entravano quando il mercato andava bene, pagando caro, e uscivano nei momenti di crisi, rimettendoci sempre. Questo a causa di una scarsa conoscenza delle particolari dinamiche di un settore che richiede esperienza e competenze specialistiche». Oggi però le dinamiche di mercato sono cambiate e, aggiunge Duci, «ormai gli imprenditori locali non riescono da soli a sostenere gli investimenti necessari, sempre più ingenti. Per questo il binomio finanza internazionale e management locale può funzionare, rendendo appetibile la Lanterna».

Concorda Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip, che nei giorni scorsi, in occasione dell'assemblea di Confindustria Genova, ha sottolineato come «qualcuno teme l'intervento della finanza, ma questi sono fondi infrastrutturali e non speculativi: il loro orizzonte è quindi di medio termine. Il loro apporto inoltre è stato fondamentale in termini di cultura manageriale ma soprattutto di capacità finanziaria. Dopo il periodo un po' pionieristico seguito alla privatizzazione delle banchine nei primi anni '90, quando agenti marittimi e spedizionieri per necessità decisero di tentare l'avventura nei terminal, siamo entrati in una fase nuova». Schenone ha poi precisato che «concentrazione del mercato globale e gigantismo navale hanno reso l'attività dei terminal sempre più capital intensive e solo grandi gruppi internazionali, come Psa, Cosco, Msc o i fondi d'investimento, possono gestirlo. Il loro interesse testimonia che il porto di Genova è un business appetibile a livello internazionale». (riproduzione riservata)



TimoCom.

I Suoi ordini digitali di trasporto sono in buone mani.

Con TC Transport Order® potrà gestire i Suoi ordini di trasporto in tutta semplicità, direttamente nella piattaforma di trasporto TimoCom.

www.timocom.it/Richiesta-di-trasporto

SOUTHGATE EUROPE TERMINAL ILLUSTRA IL PROGETTO PER IL RILANCIO DEL MOLO

Un piano per il porto di Taranto

Oltre alla richiesta di concessione per 30 anni, per il rinnovo sono previsti investimenti in nuove attrezzature e impianti in modo da poter attrarre anche i traffici di mezzi rotabili e container

Sembra essere destinato a rientrare presto nelle rotte principali dei traffici marittimi internazionali il porto di Taranto, traffici sia di container che di merci varie. Lo ha reso noto l'Autorità di Sistema Portuale Locale annunciando di aver ricevuto dalla società consortile Southgate Europe Terminal, formata al 50% da Zeta System e da Taranto Iniziative Produttive, un'istanza per ottenere in concessione demaniale marittima per 30 anni un'ampia fetta del rinnovato Molo Polisettoriale dello scalo tarantino. Guglielmo Guacci, presidente di Southgate Europe Ter-



Il terminal container di Taranto

minal, nonché amministratore delegato di Taranto Iniziative Produttive, ha rivelato a MF Shipping&Logistica i dettagli salienti del piano d'impresa che la cordata ha messo sul banco della port authority chiedendo anche l'anticipata occupazione di almeno una porzione delle aree. «La nostra istanza di concessione riguarda un'area di piazzale di circa 350 mila metri quadrati sul totale di oltre un milione di metri quadrati su cui si estende il Molo Poliettoriale, mentre per la parte di banchina abbiamo chiesto oltre metà dell'accosto lungo 1,8 chilometri complessivi», ha spiegato il presidente precisando che l'obiettivo è attirare traffici delle merci via container ma anche di merci varie. Le due aziende che compongono la cordata sembrano avere tutte le carte in regola per avere successo in questo compito poiché Zeta System è un importante spedizioniere e operatore logistico con

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services
ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER

Venezia, Genova, Ravenna, Savona, Ancona, Livorno, Civitavecchia, Bari, Brindisi, Taranto, Igoumenitsa, Patras, Malta, Catania, Palermo, Tunis, Cagliari, Olbia, Porto Torres, Valencia, Barcelona, Tangier.

La Dorsale Adriatica
VENEZIA, RAVENNA, BOLOGNA, VERONA, MILANO, TORINO, GENOVA, LIVORNO, NAPOLI, POTENZA, BARI, BRINDISI, SALERNO, TARANTO, CATANZARO, CATANIA, PALERMO.

La Dorsale Tirrenica

Scegliendo la nave come soluzione logistica **risparmi fino al 50%** rispetto ai costi del trasporto stradale.

INFO & PRENOTAZIONI: +39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it • http://cargo.grimaldi-lines.com

base a Matera, mentre Taranto Iniziative Produttive si occupa di soluzioni di trasporto e spedizioni per produzioni di carpenteria, impianti e carichi eccezionali.

Guacci rivela poi anche altri dettagli del piano d'impresa: «Secondo il nostro progetto il terminal dovrà tornare ad avere una vocazione polisettoriale, e proprio per questa ragione intendiamo rivolgerci a diverse tipologie di merci varie come rotabili, project cargo, apparecchiature e così via. Oltre a ciò puntiamo a riportare il porto di Taranto all'interno delle rotte internazionali dei traffici container, inizialmente cercando di attrarre i servizi feeder regionali in quanto il nostro obiettivo è quello di puntare sulla manipolazione e lavorazione delle merci. Tutto questo senza limitarci al semplice imbarco e sbarco, ma cercando invece di cogliere le migliori opportunità di business anche per spedizionieri, doganalisti, trasportatori e per l'indotto in generale della zona». Insomma un cambio di rotta significativo rispetto alla mera attività di trasbordo dei container da nave a nave che veniva garantita dal precedente terminalista Taranto Container Terminal fino al definitivo ritiro avvenuto nel 2015.

Ma non è ancora tutto: gli azionisti di Southgate Europe Terminal intendono anche sfruttare il più possibile l'intermodalità, e per questo assicurano di avere già contatti avviati con imprese ferroviarie locali per studiare l'avvio di treni merci da e per il porto. Gli investimenti previsti in nuove attrezzature per il terminal, fra cui in particolare macchine di sollevamento da piazzale e gru di banchina, sono nell'ordine di diverse decine di milioni di euro e, se la port authority riuscirà in tempi brevi ad assegnare la concessione richiesta, il nuovo terminalista si dice fiducioso di poter accogliere le prime navi già dalla prossima primavera. Il tutto garantendo occupazione a oltre 100 dipendenti diretti quando l'attività sarà a regime. «La priorità per noi è partire nel più breve tempo possibile», ha concluso Guacci che si è detto comunque ottimista su un esito positivo della procedura perché «la nostra richiesta è arrivata dopo mesi di confronto e di collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale». (riproduzione riservata)



Discover our Integrated Solutions
WWW.CONTSHIPITALIA.COM



HANNIBAL

GATEWAY RAIL HUB MARKETS

smart & sustainable intermodal transport
...and much more