



■ **Rimorchiatori Mediterranei**, società controllata dal gruppo Rimorchiatori Riuniti e partecipata dal fondo Deutsche Alternative AM, è salita al 100% di Gesmar (di cui già deteneva il 50%), concessionaria dei servizi di rimorchio portuale a Ravenna, ad Ancona e in joint venture anche a Trieste. I venditori, Luca e Riccardo Vitiello, rimarranno all'interno dell'azienda mantenendo i rispettivi ruoli apicali. Il recente ingresso in Rimorchiatori Mediterranei del fondo controllato da Deutsche Bank era proprio finalizzato a mettere a segno nuove acquisizioni nei confronti di operatori italiani e stranieri attivi nel rimorchio portuale. (riproduzione riservata)



Financial and Business Advisory  
M&A Advisory  
Structured Debt Arrangement  
Asset Private Equity  
Corporate Private Equity  
Semi-Equity Investment  
[www.vslspa.com](http://www.vslspa.com)

## NONSOLOMARE

### FCA PORTA LA LOGISTICA A RIVALTA DI TORINO

■ Il gruppo Fca torna a Rivalta di Torino con un piano di riutilizzo degli stabilimenti ex Fiat già depositato in Comune e che riguarda 340 mila metri quadri di superficie, di cui 40 mila di nuova costruzione, su cui si svilupperà le attività di ricambi e logistica del gruppo. «Dal nostro insediamento in Comune abbiamo lavorato per dare nuova vita al nostro principale polo industriale», ha dichiarato Nicola de Ruggiero, sindaco di Rivalta di Torino, «che per oltre 30 anni ha dato lavoro a migliaia di lavoratori». Iniziate demolizione e pulizia dell'area di Tetti Francesi, l'operazione si svilupperà in tre anni e l'amministrazione locale è disponibile a discutere un ulteriore ampliamento del sito qualora Fca portasse anche altre attività, facendo di Rivalta il centro della logistica del gruppo.

### ARKAS LINE APPRODA A RAVENNA

■ Attraccata alla banchina del Terminal Container Ravenna (partnership fra Contship Italia e Sapir) la nave Natalia A della compagnia armatoriale turca Arkas Line che ha inaugurato il servizio Ads (Adriatic Service) grazie al quale Ravenna sarà collegata settimanalmente con i porti di Turchia, Libano, Egitto, Grecia e Siria. Nei prossimi giorni Milena Fico, direttore generale di Tcr, incontrerà proprio al terminal di Ravenna il general manager di Arkas Italia, Eugenio Domicolo, con cui valuterà le prospettive della nuova collaborazione. «Arkas Line rappresenta per noi un'importante occasione di sviluppo e stimolo per il miglioramento delle nostre attività, rivolte alla competizione internazionale sul mercato dei container» ha concluso Milena Fico. (riproduzione riservata)

SCALI LIGURI MENO CARI PER LA SVIZZERA CON IL CORRIDOIO RENO ALPI

# Genova batte Nord Europa

*Ma Signorini, presidente Sp Mar Ligure Occidentale, teme che la situazione dei binari interni del porto di Sampierdarena possa vanificare questa opportunità*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**D**opo il 2022 i porti liguri, Genova in primis, potranno servire un più ampio bacino di mercato rappresentato da Svizzera (fino a Basilea) e Germania (fino a Monaco). È quanto emerge dai dati presentati da Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (scali di Genova e Savona) in un convegno a Lugano. Secondo i dati il capoluogo ligure sarà la via d'accesso più conveniente (rispetto ad esempio al porto nordeuropeo di Anversa) non solo per l'area milanese, ma anche per Basilea e Monaco di Baviera. Il costo del trasporto ferroviario fino a Milano via Genova costa oggi 376 euro a container, ma fra quattro anni il prezzo scenderà a 296 euro, mentre Anversa, nella migliore delle ipotesi, non scenderà sotto i 567 euro. «Per queste ragioni non temo che l'apertura del corridoio Reno-Alpi possa comportare un'invasione dai porti del nord Europa verso il Settentrione d'Italia», ha spiegato Signorini.

**Opportunità interessanti** per la portualità ligure si apriranno anche nel centro Europa perché con i nuovi valichi il costo di un convoglio merci da Genova a Basilea (750 metri di lunghezza e fino a 2mila tonnellate di capacità) scenderà da 590 a 428 euro per container, mentre il prezzo di Anversa rimarrà sostanzialmente stabile (da 430 a 422 euro). Gli scali italiani saranno competitivi

anche per servire la Baviera con i servizi ferroviari Genova-Monaco che scenderanno dagli attuali 611 a 440 euro per contenitore, arrivando in pratica ai livelli dei porti del Nord Europa a 431 euro. Più difficile invece servire città come Lione in Francia e Mannheim sempre in Germania per le quali Marsiglia e Amburgo rispettivamente rimarranno le vie d'accesso più economiche. Sottolineando come con i nuovi valichi il tracciato ferroviario che collega il Mar Tirreno con la Svizzera sarà quasi piangente (picchi con altezza massima di 500 metri), nella stessa occasione Signorini ha però evidenziato che «la sfida di Genova oggi si gioca molto più sui binari interni al porto che non sul Terzo Valico». Ha poi precisato che le infrastrutture ferroviarie funzionano nel porto di Voltri dove partirà il raddoppio dei binari d'accesso

al terminal Vte, e a Vado Ligure dove sta sorgendo da zero un nuovo terminal container che sarà operato da Apm Terminals e Cosco, mentre «non vanno ancora bene nel bacino di Sampierdarena dove stiamo cercando di chiudere una convenzione con Rfi».

**Con collegamenti ferroviari** efficienti, banchine in grado di ospitare grandi navi portcontainer, digitalizzazione delle operazioni di sdoganamento merci e rapporti proficui con i grandi gruppi della logistica e delle ferrovie, i porti liguri potranno vincere la partita con i competitor del Nord Europa che si gioca in territorio svizzero. «Ma per tornare a essere il porto della Svizzera dobbiamo essere i migliori», ha aggiunto Gilberto Danesi, amministratore delegato del Voltri Terminal Europa (concessionaria del terminal container di Genova

Prà). «Serve però sviluppare anche dei terminal retroportuali per evacuare i container dal porto e per rilanciare i treni verso il Centro Europa». Danesi ha poi sottolineato anche la necessità di uno sforzo collettivo: «Tutti gli stakeholder devono elaborare un'offerta efficace e vincente perché dobbiamo essere sorprendenti. E anche sui costi dobbiamo essere ovviamente molto amichevoli».

In attesa che il nuovo corridoio ferroviario Reno-Alpi diventi realtà il porto di Genova, sulla scorta di quanto da anni sta facendo il porto di La Spezia con Contship Italia, propone di attivare un navettamento ferroviario (con treni da 450 metri di lunghezza) verso un terminal intermodale del Nord Italia dove formare poi treni con standard europei (da 750 metri) per cercare già oggi di sconfinare verso nord. (riproduzione riservata)



WATSON FARLEY  
&  
WILLIAMS

SPECIALISTI IN SHIPPING FINANCE  
E DIRITTO MARITTIMO

[wfw.com/maritime](http://wfw.com/maritime)

AMBURGO ATENE BANGKOK DUBAI FRANCOFORTE HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE

© Watson Farley & Williams 2016. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.