



COECLERICI

www.coeclerici.com

■ Amazon prepara il primo atterraggio all'aeroporto di Malpensa per consegnare i regali di Natale. Secondo quanto risulta a *MF Shipping & Logistica* il colosso dell'e-commerce fondato e guidato da Jeff Bezos avrebbe appena concluso un primo accordo della durata di tre mesi con Mle, società del gruppo Bcube, che gestirà le attività di movimentazione di terra e a magazzino dei prodotti in import-export dall'Italia. Fra un mese è atteso a Malpensa l'arrivo del primo aereo di Amazon Prime Air, braccio logistico per il trasporto aereo del marketplace Usa che, secondo le indiscrezioni, avrebbe prenotato slot di decollo e atterraggio per cinque giorni alla settimana. (riproduzione riservata)



Un aereo di Amazon Prime Air



COECLERICI

www.coeclerici.com

## NONSOLOMARE

INTESA TRA POLIASS  
E GB SAPRI

■ Partnership al via tra Poliass, società di brokeraggio assicurativo con sede a Napoli fondata 40 anni fa da Francesco Saverio Polisenio, e GB Sapri, broker assicurativa che entrerà nel capitale dell'azienda napoletana inizialmente con una quota di minoranza. Poliass rappresenta uno dei maggiori punti di riferimento nel settore dello shipping in Italia gestendo, tra l'altro, gli interessi assicurativi di importanti gruppi armatoriali e industriali. Tra gli obiettivi dell'operazione l'ulteriore sviluppo dell'hub di Napoli della Poliass, consolidando sempre di più la posizione della società nel settore trasporti in Italia, il rafforzamento dell'azienda nei principali mercati esteri con l'apertura di branch locali e lo sviluppo di nuove partnership in Italia e all'estero.

LO STUDIO WFW ASSISTE  
VIKING OCEAN CRUISES

■ Lo studio legale Watson Farley & Williams ha assistito Viking Ocean Cruises nel finanziamento e consegna della nave da crociera Viking Sun presso lo stabilimento Fincantieri di Ancona. Il team di Wfw è stato guidato da Furio Samela, socio responsabile del dipartimento di Shipping Finance, coadiuvato dal senior associate Michele Autuori per gli aspetti di diritto italiano. Nicola Davies, socio della sede di Londra di Wfw, ha curato gli aspetti di diritto inglese. Wfw aveva già assistito Viking Ocean Cruises nel finanziamento e consegna delle unità gemelle Viking Star, Viking Sea e Viking Sky. La Viking Sun è la quarta di una serie di otto navi da crociera che Viking Ocean Cruises ha ordinato a Fincantieri. (riproduzione riservata)

PER FERCARGO NEI PROSSIMI 5 ANNI OCCORRERANNO 100 NUOVI LOCOMOTORI

## Il treno vuole credito

*Servono investimenti per 400-500 milioni, e le imprese chiedono il supporto delle banche italiane. Oggi il mercato è in mano a tre società di leasing estere*

PAGINE A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

È l'alba di una nuova era di sviluppo per il trasporto ferroviario merci in Italia. E le imprese del settore chiamano a raccolta le banche per ottenere il credito necessario ad avviare nuovi piani di crescita. Va letto così l'incontro che le imprese ferroviarie aderenti a Fercargo e Fercargo Manovra hanno avuto con i rappresentanti del mondo bancario in occasione dell'Expo Ferroviaria che si è tenuta in settimana a Rho Fiera Milano. Presenti Banco Bpm, Bnp Paribas, Cari-Fvg, Banca Carige, Credito Valtellinese, Deutsche Bank, Deutsche Leasing, Intesa Sanpaolo, Mps, Sg Leasing, Ubi banca, Unicredit e Unicredit Leasing. Ma, oltre a banche e imprese, agli incontri hanno partecipato anche i produttori di locomotori come Bombardier, Siemens, CZ Loko Italia e Vossloh Locomotives, che hanno messo in mostra le ultime novità.

«L'obiettivo dell'iniziativa era di favorire la collaborazione con il settore creditizio illustrando le peculiarità del mercato ferroviario italiano del settore merci e le sue principali sfide per la crescita in Italia», ha spiegato a *MF Shipping & Logistica* il presidente di Fercargo, Giancarlo Laguzzi. In questo momento sul mercato c'è scarsità di locomotori rispetto all'esigenza di crescita dei traffici. «Ogni locomotore costa fra 4,2 e 5 milioni e attualmente sul mercato italiano ce ne

### Fnm sale al 51% di Locoitalia e investe altri 28 mln

Ferrovie Nord Milano ha perfezionato l'acquisto del 51% di Locoitalia, azienda costituita in origine dalla genovese FuoriMuro (che manterrà una partecipazione del 24,5%) e che di fatto sarà la prima società italiana a occuparsi dell'acquisto di materiale rotabile da noleggiare alle imprese ferroviarie. L'operazione si è realizzata mediante aumento di capitale riservato per complessivi 3,174 milioni, dei quali 2,144 sono stati sottoscritti da Fnm e i restanti 1,030 dalla società Tenor, che avrà un altro 24,5%. A Locoitalia, costituita lo scorso marzo, è stato conferito da FuoriMuro il ramo di azienda della gestione del materiale rotabile di proprietà

di quest'ultima o in locazione finanziaria alla stessa, costituito da due locomotive elettriche e otto macchine da manovra e dai relativi contratti di noleggio. Il business plan di Locoitalia prevede inizialmente l'acquisizione di ulteriori 8 locomotive, con consegna prevista entro settembre 2018, per un investimento di 28 milioni, finanziato principalmente mediante ricorso al mercato del credito. Nuovo amministratore delegato di Locoitalia sarà Alberto Lacchini, che ha sviluppato una lunga esperienza nel settore quale direttore vendite locomotive di Bombardier Transportation per i mercati Europa, Asia e Nord Africa. (riproduzione riservata)



Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo

sono un centinaio impiegati da parte delle varie aziende attive sulla rete nazionale», ha aggiunto il presidente delle imprese ferroviarie private italiane. «Nel giro di cinque anni ritengo che serviranno il doppio». Si parla dunque di circa mezzo miliardo di euro di investimenti solo nel prossimo quinquennio. Finora il mercato è stato in mano a tre società di leasing straniere (Alpha Trains, Ekiem e Mrc-

Mitsui Rail Capital Europe) alle quali le imprese ferroviarie dovevano per forza rivolgersi per noleggiare nuove locomotive da impiegare per i trasporti. «Nel decennio appena trascorso le imprese ferroviarie italiane hanno mosso i primi passi su un mercato appena liberalizzato scegliendo necessariamente di attivare nuovi collegamenti con il noleggio di locomotori», ha precisato Laguzzi. «Ora la crescita è strutturale e le imprese sono pronte ad acquistare il materiale rotabile, ma hanno bisogno di credito dal mondo bancario per poter fare investimenti a lungo termine».

Una locomotiva, come accennato, costa oltre 4 milioni e ha una vita utile di 25-30 anni. A detta degli esperti però mantiene il proprio valore nel tempo ed è facilmente rivendibile o noleggiabile sul mercato perché ormai sono macchine interoperabili in grado di circolare

con poche modifiche nei diversi Paesi europei. «Le imprese ferroviarie nostre associate sarebbero ben felici di lasciare in territorio italiano gli interessi piuttosto che pagarli a società di leasing estere», ha concluso il presidente di Fercargo.

Se il trasporto merci su ferro corre in Italia (nel 2016 è cresciuto del 4,6% in termini di tonnellate/km), in generale il comparto dei trasporti ferroviari, secondo i dati Assifer (Associazione industria ferroviaria) ha registrato a livello nazionale un volume d'affari di 3,98 miliardi (-1,6% sul 2015), di cui circa uno dall'esportazione. Nel complesso in Italia il mercato del materiale rotabile è in crescita del 8% con un notevole incremento verso il mercato estero (+43%), il comparto elettrificazione cresce invece di un modesto 5%, mentre il ramo del segnalamento registra un calo del 17% dopo l'exploit dell'anno precedente dove ebbe una crescita del 15% rispetto al 2014. (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](http://www.timocom.it/Richiesta-di-trasporto)

RESPINTA LA RICHIESTA DEL GRUPPO DI ONORATO DI SALE&amp;LEASE BACK CON UN FONDO USA

# Moby e Tirrenia in cerca di cash

Messe in vendita quattro navi. L'operazione consentirebbe al gruppo di navigazione di rispettare il covenant che impone entro fine anno un rapporto tra debito netto ed Ebitda inferiore a 4 volte

Il gruppo Moby starebbe studiando l'opportunità di cedere e riprendere a noleggio con la formula del sale&lease back quattro navi traghetto delle due compagnie di navigazione Moby e Tirrenia o in alternative alcuni rimorchiatori della flotta operativi nei porti sardi. Lo ha rivelato Debtwire spiegando che l'armatore Vincenzo Onorato starebbe sondando questa possibilità per migliorare i risultati finanziari del secondo semestre dell'anno ed evitare così una possibile rottura dei covenant finanziari con le banche. Le banche creditrici avevano infatti inserito una serie di covenant finanziari sul debito (superiore a 550 milioni di euro a inizio anno) tra cui uno che fissa la soglia massima del rapporto tra debito finanziario netto ed Ebitda ricorrente. Questo rapporto doveva essere al massimo di 4,5 volte a fine giugno, ed è stato rispettato grazie a un lieve miglioramento dei risultati



I due traghetti Athara e Bithia di Tirrenia

e a una plusvalenza per la vendita del traghetto Dimonios, ma a fine 2017 questa soglia scenderà a 4 volte. Il numero uno della balena blu avrebbe contattato un fondo d'investimento Usa ma, dopo un'accurata due diligence, l'affare non sarebbe andato in porto perché, secondo quanto spiegato da Debtwire (il gruppo Moby non ha commentato), l'investitore avrebbe considerato troppo elevato il rischio di

una potenziale rivalsa sugli asset dal momento che le navi sono a garanzia sia del debito sia del bond emesso da Moby. «Nel caso la Commissione Europea dovesse punire la compagnia per gli aiuti di Stato (erogati alla ex Tirrenia pubblica e per la quale è ancora aperta una procedura, ndr) oppure la società non fosse in grado di generare sufficiente cassa, gli obbligazionisti avrebbero la priorità a rivalersi sulle navi», spiega una fonte.

Secondo quanto risulta a MF Shipping & Logistica le quattro navi proposte da Onorato per il sale&lease back sarebbero una di Moby (Moby Tommy) e tre di Tirrenia (Janas, Bithia e Athara), quattro delle unità meno pregiate fra quelle più moderne in termini di metri lineari di garage e capacità passeggeri. Le navi più datate in flotta non sarebbero ovviamente appetibili per un'operazione finanziaria di questo tipo. Sempre a proposito di Moby va ricordato che nelle scorse settimane, dopo dieci anni di lavoro al servizio della balena blu, ha rassegnato le dimissioni il direttore finanziario Marco Bariletti e ancora non è stato individuato il suo successore. In attesa dei risultati del terzo trimestre 2017, il gruppo guidato da Vincenzo Onorato ha chiuso il primo semestre con ricavi per 238,8 milioni (in aumento del 10% rispetto allo stesso periodo del 2015) e con un Ebitda positivo per 25,2 milioni, ma il risultato operativo è stato negativo

per 8,8 milioni (peggiore della perdita per 1,6 milioni registrata nella prima metà dell'anno scorso), così come il risultato netto è stato in rosso per 29,9 milioni (anche in questo caso peggio dei -19 milioni di dodici mesi prima). A pesare sui conti di quest'anno sono in particolare gli investimenti sostenuti per l'avviamento della nuova linea per il trasporto di rotabili verso la Sicilia e Malta così come l'aumento del prezzo del carburante che incide significativamente sul bilancio di ogni linea. Negli ultimi giorni Moby ha chiesto all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale l'autorizzazione a operare come impresa portuale ex art. 16, legge 84/1994 per l'imbarco e sbarco di semirimorchi sulle banchine del capoluogo ligure e la port authority ha accolto la richiesta limitatamente alle aree di stazioni marittime dove già operano allo stesso modo Grandi Navi Veloci e Tirrenia. (riproduzione riservata)

**PSA VOLTRI-PRA**  
**READY FOR**  
**20.000 TEUs**  
**VESSELS**



**MEDIOBANCA**

Avviso stampa

Il progetto di bilancio e il bilancio consolidato al 30 giugno 2017, corredati dalle Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di Revisione sono disponibili a partire da oggi presso la sede sociale e i siti internet [www.emarketstorage.com](http://www.emarketstorage.com) e [www.mediobanca.com](http://www.mediobanca.com) sezione Corporate Governance/Assemblea degli Azionisti 2017.

MEDIOBANCA BANCA DI CREDITO FINANZIARIO S.P.A.  
 CAPITALE VERSATO € 440.617.579 - SEDE SOCIALE IN MILANO - PIAZZETTA ENRICO CUCCIA, 1  
 N. DI ISCRIZIONE NEL REGISTRO DELLE IMPRESE DI MILANO, CODICE FISCALE E P. IVA: 00714490158  
 ISCRITTA ALL'ALBO DELLE BANCHE - CAPOGRUPPO DEL GRUPPO BANCARIO MEDIOBANCA ISCRITTA  
 ALL'ALBO DEI GRUPPI BANCARI

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

**La Dorsale Adriatica**  
**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**