

mail:shipping@ilsecoloxix.it
telefono: 010.5388461-419-439mail:info@ttmweb.it
telefono: 010.5388417-446

ECCESSO DI CAPACITÀ CONTAINER, IN DISARMO UNA NAVE OGNI DIECI

●●● SECONDO i dati di Axs Alphaliner, alla fine di agosto le portacontainer in disarmo erano il 10% della flotta globale, per una capacità complessiva di 1,27 milioni di teu. Nei prossimi mesi è previsto che questo numero aumenti

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/container



PORTO DELLA SPEZIA FORCIERI: «SI VEDONO SEGNALI DI RIPRESA»

●●● IL PRESIDENTE del porto spezzino Lorenzo Forcieri è ottimista sull'uscita dal tunnel: «La crisi che ha investito il mercato mondiale ha avuto inevitabilmente anche dei contraccolpi sulla portualità, ma iniziamo a intravedere degli spiragli di ripresa»

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/porti_e_logistica

L'ANNUNCIO PECHINO INVESTIRÀ NEI TRASPORTI RUSSI

●●● LA CINA potrebbe investire nelle infrastrutture di trasporto russe. Lo ha detto il ministro dei Trasporti di Mosca Igor Levitin, in visita a Pechino. Levitin ha avuto incontri coi ministri cinesi dei Trasporti e delle Ferrovie

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/economia_e_finanza

SEQUESTRO IL 60% DEL CAPITALE DI "ALTI FONDALI"

A Savona esplode la guerra del carbone

Enermar Carbon (Gattorno) si oppone al controllo degli australiani di Tri sulla darsena del porto storico

MARCO MENDUNI

>> IL PORTO DEL CARBONE

SAVONA. La guerra del carbone minaccia di cambiare gli assetti futuri del porto savonese. Lo scontro va in scena nelle aule del tribunale civile di Genova, in una guerra di reclami e controreclami, dopo il clamoroso provvedimento del giudice Alessandra Scarzella, che ha disposto il sequestro del sessanta per cento del capitale sociale della società Terminal Alti Fondali, 180 mila euro di azioni.

Una battaglia giudiziaria caratterizzata da toni muscolari e di inusuale rudezza persino negli atti degli avvocati (volano accuse di «vero e proprio dolo» o di «totale malafede») che dimostrano l'importanza della posta in gioco: i terminal del carbone di Savona. Che è poi quel carbone che alimenta la cokeria di Cairo, numerose industrie del Nord Italia e soprattutto la centrale Tirreno Power di Vado: un impianto da 660 megawatt che, in futuro, arriverà a produrne 1.420. Al centro della contesa il terminal carbonifero del porto di Savona. Doveva cambiare proprietà, per finire nelle mani della società che oggi gestisce l'altro terminal, quello del porto di Vado. Poi una serie di slittamenti dopo la sigla del preliminare (ritardi ai quali le due parti danno ovviamente spiegazioni diverse, anzi, contrapposte) e infine la mossa giudiziaria degli acquirenti: la richiesta di sequestro giudiziario, perché il contratto preliminare sia rispettato evitando che nel frattempo il terminal sia ceduto ad altri.

Per capire meglio la portata dello scontro, è opportuno capire chi siano i contendenti, al di là delle società, delle sigle e degli assetti. Alti Fondali fa capo alla Società Funiviaria Alto Tirreno, ossia al gruppo Campostano. Il sequestro giudiziario è stato chiesto (e per ora ottenuto) dalla Estate, società che acquisita dalla Babcock & Brown Infrastructure. È il fondo finanziario australiano che attraverso Tri (Terminal Rinfuse Italia) controlla nel nostro Paese i terminal di Genova, Savona e Venezia. L'altra mattina, martedì, gli avvocati delle due parti si sono ritrovati per il primo round sul ricorso dei legali di Campostano, che chiedono, ovviamente, il dissequestro delle azioni. Anche sul piano legale la contrapposizione è a livelli altissimi ed è un'ulteriore riprova dell'importanza della questione. Per Campostano lavo-



TERMINAL RINFUSE DI VADO LIGURE

NELLA STRUTTURA di Vado Ligure, operata da Terminal Rinfuse Italia, arriva soprattutto il carbone per la centrale Tirreno Power e per la cokeria di Cairo, che secondo quanto dicono alla Società Funivie viene trasportato via camion. La struttura si trova al pontile San Raffaele, lungo 450 metri. La profondità allo sbarco è di 13 metri, le aree di stoccaggio destinate al carbone possono ospitare 120 mila tonnellate di materia prima, ma ci sono anche silos per i cereali e un magazzino per le farine

DARSENSA ALTI FONDALI DI SAVONA

LO SCALO per il carbone a Savona è in via di trasferimento dalla zona di Miramare alla banchina Alti Fondali (nella foto). Da Savona il carbone viene trasportato sulla funivia (gruppo Campostano), che attraversando l'appennino raggiunge il deposito di Cairo. Il carbone verrà poi utilizzato dalle industrie del Nord Ovest, per la maggior parte cementifici. In totale, nell'intero porto di Savona-Vado sono arrivate lo scorso anno 3,5 milioni di tonnellate di carbone

rao ben quattro avvocati dello studio Conte-Giacomini (Giuseppe Giacomini, Alberto Massimo Rossi, Stefano Cavanna e Alberto Torrazza) oltre a Giorgio Schiano di Pepe. Sull'altro fronte, quello di Estate, lo studio Bonelli schiera Matteo Bonelli, Vittorio Allavena e Mario Olivieri.

Al centro dello scontro il mancato passaggio della quota maggioritaria del Terminal Alti Fondali da Campostano a Estate. C'era un impegno preciso, è la posizione di Estate, l'affare era fatto e mancavano solo gli ultimi dettagli. Il contratto preliminare, infatti, prevedeva il passaggio di Alti Fondali ad Estate per il settanta per cento, con un'opzione per l'altro trenta: praticamente gli "australiani" avrebbero portato a casa l'intero piatto. Quel contratto prevedeva però due condizioni: la via libera dell'autorità garante della concorrenza e, soprattutto, il nulla osta dell'Autorità portuale. Che arriva il 22 dicembre 2008. Ma il 18 gennaio di quest'anno la stessa Autorità portuale fa pubblicare sul Sole 24 ore un avviso pubblico sull'operazione: se qualcuno ha qualcosa da obiettare, lo

può fare entro venti giorni. A quel punto Estate chiede tempo: concluderemo l'affare solo quando saremo sicuri che non ci siano inciampi.

Dopo la pubblicazione dell'annuncio sul quotidiano, l'obiezione però arriva. E si trasforma addirittura, il 18 marzo scorso, in un ricorso al Tar. A porla è Enermar Carbon, società genovese. Tra tutte le contestazioni, una è la più stringente: Estate è titolare dell'intero capitale sociale di Terminal Rinfuse Italia e questa, a sua volta, è concessionaria del terminal carbonifero San Raffaele di Vado. In termini più semplici: se Estate acquisisse anche il terminal Alti Fondali, avrebbe due concessioni identiche nello stesso porto. Diventerebbe di fatto monopolista dei traffici di carbone. E questo la legge non lo consente. Riprendono contatti informali con Estate, ma il quadro è diverso. La proposta di Campostano è ora di vendere solo il quaranta per cento e di trovare nuovi soci. Se ognuno di loro non avesse la maggioranza assoluta nella società, il problema della doppia concessione verrebbe a cadere.

Nel frattempo rimane aperta la questione del Tar. Il 2 luglio Enermar Carbon rinuncia, ma solo a condizione che le quote non vengano vendute a Estate. Le mosse di Enermar sono evidentemente dettate da un diretto interesse nella questione. Partono così le trattative tra Campostano e la Enermar e, quindi, con la Portlog srl di Franco Gattorno, l'ex presidente della Fiera di Genova, per la cessione delle quote. Nei confronti di Estate rimane la disponibilità a inserirla nel nuovo assetto societario, ma solo in minoranza.

Estate si impunta. Chiede comunque il rispetto del contratto preliminare. E, per evitare che le quote che ritiene "promesse" nel frattempo possano passare di mano, chiede al giudice il sequestro giudiziario. Per adesso accordato. Davanti al collegio di giudici che adesso dovrà decidere sul dissequestro (o meno) delle azioni, i legali del gruppo Campostano spiegano che l'obiezione sulla doppia concessione è insuperabile. La legge è chiara, dicono i suoi legali, e la citano: «L'impresa concessionaria di un'area demaniale non può essere al tempo stesso



Franco Gattorno, ex presidente della Fiera di Genova, ha fondato Enermar nel 2002, una compagnia per il trasporto passeggeri. Enermar Carbon è nata nel 2007, come azienda di trading e logistica

LE MANI AUSTRALIANE SUL TRAFFICO RINFUSE



concessionaria di un'altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per cui si chiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale».

Insistono i legali: la legge 84 del 1994, la cosiddetta riforma dei porti, si riproponeva di sviluppare al massimo la concorrenza. Spiega l'avvocato Giuseppe Giacomini: «Il contratto preliminare con Estate non può più avere il suo corso, anche solo per il fatto che rispettarlo porterebbe a una situazione illecita dal punto di vista amministrativo. Il problema della doppia concessione è emerso solo in seconda battuta, ma non si può chiedere il rispetto di un accordo che porti a una situazione fuori dalle leggi e dei regolamenti». Dallo studio Bonelli, che assiste Estate, nessun commento: «Questo contenzioso ha una natura puramente civilistica, in relazione al quale non possiamo fare alcun tipo di dichiarazione, visto che la questione è in procinto di essere decisa dal tribunale e s'impone quindi la massima riservatezza».

menduni@ilsecoloxix.it

OLTRE la metà del traffico delle rinfuse secche in Italia è nelle mani della società Tri (Terminal Rinfuse Italia, appunto), che insieme al terminal di Vado controlla strutture analoghe a Genova e Venezia. Tri a sua volta è controllata da Euroports, braccio europeo di Babcock & Brown Infrastructure (Bbi), società del mega-fondo australiano Babcock & Brown, da marzo di quest'anno in amministrazione controllata sotto la pressione di un debito da circa 1,7 miliardi di dollari. Babcock ora è impegnata in un piano di ristrutturazione che prevede la vendita degli asset (nel caso di Bbi, alcune aziende inglesi e australiane), ma questo per il momento non dovrebbe riguardare Tri. Ieri Bbi ha annunciato che ci sarebbe un soggetto, non ancora reso noto, interessato ad acquisire una quota della società. Bbi ha chiuso con un passivo da 840 milioni di dollari

TRAFFICI

La crescita del Vietnam passa da Genova

Gli operatori: «Mercato in crescita, anche se non esplosivo. Si tratta però di una nazione con la mentalità giusta»

GENOVA. La multinazionale della logistica DHL, come anticipato ieri dal Secolo XIX, punta sullo sviluppo del Vietnam, lanciando servizi di groupage Less than container loaded (Lcl) dal porto di Ho Chi Min City, puntando su Amburgo, Genova e Los Angeles. I servizi saranno gestiti dalla controllata Danmar Lines. La formula Lcl permette l'invio di partite di merce in quantità inferiore a quella necessaria per riempire un container. Insomma, la società garantisce che ogni settimana un servizio diretto partirà comunque.

Si tratta di una scommessa sul futuro del paese del Far East, che negli ultimi anni ha fatto parlare di sé come possibile nuova "tigre asiatica". Negli ultimi tempi si sono moltiplicati i servizi fra Italia e Vietnam. Oggi sono almeno una quindicina le società che ne offrono attraverso i porti di Genova e dell'Alto Tirreno. «Il Vietnam - afferma Paolo Bonucchi, direttore di Central Shipping Agency (Csa) - è un mercato in crescita, anche se non



Treni a Lao Cai. Il Vietnam conta di costruire 1.560 chilometri di alta velocità

esplosivo. Da circa un anno riusciamo a offrire un servizio diretto al mese da Ho Chi Min City, il che avviene quando si riesce a raccogliere abbastanza merce per riempire i container, mentre prima si passava solamente da Singapore». In questo business in crescita, ma non ancora consolidato, adesso entra anche un soggetto di grandi dimensioni come DHL. L'interscambio tra Vietnam e Italia è in forte crescita soprattutto per quanto riguarda le merci vietnamite in arrivo sul nostro

mercato. Le importazioni infatti hanno toccato il massimo nel 2008, secondo i dati dell'Istituto italiano commercio estero (Ice), passando da 695 a 802 milioni di euro fra il 2007 e il 2008 (+15,6 per cento). Nel 2000 il valore era di 337 milioni di euro. Le esportazioni dei prodotti italiani hanno invece avuto il picco nel 2007, con 512 milioni di euro di valore, per poi ridiscendere a 449 milioni nel 2008. La tendenza è comunque in crescita rispetto al 2000, quando ci si fermò a 182 milioni. Que-

sto aumento si è avvertito anche nel porto di Genova, dove i container da e verso il Vietnam transitati sono passati da 1.585 teu nel 2000 a 7.326 teu nel 2007. Nel 2008 c'è stato un crollo e ci si è fermati a 3.653. «Complice la crisi, è ancora presto - spiega ancora Bonucchi - perché il Vietnam faccia concorrenza alla Cina o anche solamente alle sue singole province produttive. Tuttavia è una nazione che ha la mentalità giusta. Sono abbastanza seri e ho fiducia che si faranno trovare pronti per la ripresa, al contrario di altri paesi vicini come Laos e Cambogia che sono inesistenti».

I governi italiani tengono sotto osservazione questo mercato. Nel 2007 l'allora ministro degli Esteri Massimo D'Alema guidò qui una missione economica. Nel 2008 è stata la volta del ministro per lo Sviluppo economico, Claudio Scajola, guidare in Vietnam Confindustria e Ice. Secondo l'Ice, esistono opportunità di investire nel comparto infrastrutture. A titolo di esempio si citano la creazione di corridoi di trasporto rapido verso Cambogia e Cina, o l'espansione delle capacità di porti e aeroporti. Si stima che il fabbisogno di investimenti nel comparto si aggiri tra 130 e 150 miliardi di dollari da oggi al 2015.

ALBERTO GIHARA

IL GIALLO

Arctic Sea, chi denunciò la scomparsa ora fugge

MOSCA. Si arricchisce di un nuovo capitolo la saga dell'Arctic Sea, il cargo assaltato da otto pirati russi il 24 luglio scorso: Mikhail Voitenko, direttore del bollettino marittimo Sovfrakht, il primo a segnalare la scomparsa della nave, ha lasciato la Russia su consiglio di non meglio precisati «individui seri». «Mi hanno suggerito di andarmene per tre-quattro mesi», ha spiegato, dicendo di aver preso il primo volo per Istanbul. «Coloro che mi hanno avvertito hanno detto che non sono più in grado di fermare una macchina che è stata messa in moto e mi hanno consigliato di tenermi il più lontano possibile dalla Russia per tre quattro mesi». Voitenko era stato il primo a svelare la scomparsa del cargo sul suo sito, citando fonti anonime, comprese alcune legate al ministero della difesa russo. In varie conferenze stampa, Voitenko aveva parlato di un carico sicuramente segreto e aveva parlato del coinvolgimento di servizi segreti. I marinai continuano inoltre a rifiutare contatti con la stampa: per ora si sono limitati a raccontare sarcasticamente di essere scomparsi nel triangolo delle Bermuda dove hanno mangiato gelati offerti dai pirati.

INEGOZIATI

Turchia: no alle navi greco-cipriote

ISTANBUL. La Turchia ha ribadito ieri che non intende aprire i propri porti e aeroporti alle navi e agli aerei greco-ciprioti - un passo fondamentale per la sua adesione all'Ue - fino a quando i Paesi europei non stabiliranno rapporti commerciali con la Repubblica turca di Cipro del nord (Rtcn, riconosciuta da Ankara, ma non dalla comunità internazionale). Lo ha detto ieri, al suo rientro da una missione in Austria, Egemen Bagis, capo negoziatore turco presso l'Unione europea. «Noi siamo pronti per una soluzione (della questione di Cipro) e possiamo fare qualunque passo, compresa l'apertura dei nostri porti - ha detto Bagis - ma anche loro (i paesi dell'Ue) debbono rispettare i loro impegni e rimuovere l'isolamento economico imposto alla popolazione turco-cipriota». Bagis ha inoltre criticato la decisione presa mercoledì dal governo di Nicosia di cancellare l'incontro di ieri tra il presidente greco-cipriota Demetris Cristofias ed il leader turco-cipriota Mehmet Ali Talat per la ripresa dei negoziati diretti tesi alla riunificazione dell'isola.