mail.:shipping@ilsecoloxix.it
telefono: 010.5388461-419-439

mail.:info@ttmweb.it
telefono: 010.5388417-446

CAMION&TRENI

TAJANI: EUROVIGNETTA NON SARÀ NUOVA TASSA

••• «L'EUROVIGNETTA non sarà una nuova tassa, ogni Stato deciderà in modo facoltativo se applicarla» ha rassicurato ieri il commissario Ue Antonio Tajani sull'ipotesi di un nuovo regolamento per incentivare i trasporti ecologici

http://shippingonline.ilsecoloxix.it/

YACHT

LVMH COMPRA UN CANTIERE OLANDESE

••• LVMH, il gruppo francese leader mondiale del lusso, ha acquistato per una cifra non precisata il cantiere navale Royan Van Lent, specializzato nella costruzione di yacht di lusso Feadship di oltre 50 metri

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

DOPO LA CRISI

DOGANE, DISTENSIONE TRA RUSSIA E TURCHIA

••• IL CONTENZIOSO che da oltre un mese oppone doganieri russi e camionisti turchi «sarà risolto al più presto», parola del ministro degli esteri russo che ieri, anche per affrontare questo spinoso problema, si è incontrato col collega turco Ali Babacan

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

GOLFO DI ADEN

I pirati vogliono 8 milioni per liberare tre equipaggi

Il riscatto chiesto dai criminali somali. E la flotta Misc cambierà rotta

OTTO milioni e duecentomila dollari. Dopo il sequestro, è arrivata puntuale la richiesta di riscatto. Tanto pretendono dagli armatori i pirati somali che in pochi giorni hanno assaltato due navi cisterna della compagnia Misc e una portarinfuse giapponese nel Golfo di Aden, una delle zone più pericolose al mondo per la navigazione commerciale. Solo in quell'area, dall'inizio dell'anno i casi di navi sequestrate da bande di pirati sono stati trenta. Un *escalation* senza precedenti, che ha indotto alcune compagnie (fra le quali, appunto, la Misc) a rinunciare a posizionare lì le proprie navi.

Secondo Andrew Mwangura, capo del Programma di assistenza dei marittimi nell'Africa dell'Est, i pirati avrebbero preteso nei giorni scorsi 4,7 milioni di dollari per rilasciare la nave "Bunga Melati 5" e la sua gemella, la "Bunga Melati Dua", e altri 3 milioni e mezzo per liberare nave ed equipaggio della "Stella Maris", sequestrati lo scorso 20 luglio. «Abbiamo motivo di credere che tutte e tre le imbarcazioni si trovino nelle vicinanze del villaggio Eyl, dove i pirati possono contare sull'appoggio della popolazione», ha spiegato all'agenzia *Reuters* Mwangura. «Eyl è un villaggio fondato nel 1973 come base di pesca, ma negli anni scorsi è stato in pratica abbandonato. È situato in una zona molto remota, lontano da tutto. Lì i pirati si sentono al sicuro. Sanno che nessuno, fra i pochi abitanti, li denuncerà. Anzi, spesso contano sulla loro complicità».

Secondo fonti vicine alle istituzioni somale, le navi attualmente sotto sequestro, nella sola zona di Eyl, potrebbero essere sei. Ma l'aspetto più drammatico riguarda gli equipaggi: sono almeno centotrenta i marittimi nelle mani delle bande criminali somale.

L'equipaggio della lussuosa nave francese "Le Ponant" nel momento della liberazione, lo scorso 12 aprile, al largo delle coste della Somalia

La "Bunga Melati 5" stava trasportando 30.000 tonnellate di prodotti petrolchimici dall'Arabia Saudita a Singapore quando, venerdì scorso, è stata assaltata e sequestrata dai pirati. A bordo, 41 marittimi: 36 malesi e 5 filippini. La "Bunga Melati Dua" trasportava 32.000 tonnellate di olio di palma fra Rotterdam e l'Indonesia: a bordo, al momento dell'assalto, il 19 agosto, c'erano 29 malesi e 10 filippini. Uno di loro è rimasto ucciso. La compagnia di navigazione Misc, in seguito al doppio sequestro, ha fatto sapere di avere dato precise disposizioni ai comandandi delle proprie cento navi: «Non ci avvicineremo più al Golfo di Aden se non ci sarà garantita una adeguata protezione». Shamsul Azhar Abbas, ceo di Misc, ha sottolineato come «in questo momento la priorità della compagnia deve essere il rispetto e la salvaguardia della vita dei marittimi e delle loro famiglie».

Il vice primo ministro della Malesia, Najib Razak, ha risposto che «da diverso tempo quattro navi della Marina stanno pattugliando la zona di Aden. Abbiamo sempre fatto e faremo anche stavolta il possibile per salvare gli equipaggi delle navi sequestrate».

Ma la paura, nelle acque somale, continua a crescere. Ieri un gruppo di pirati ha chiesto un riscatto di un milione di dollari per rilasciare il rimorchiatore nigeriano "Yenegoa Oceano", sequestrato due giorni fa.

Sono circa 20.000 le navi che ogni anno passano attraverso il Golfo di Aden. Lo scorso mese di maggio, i Lloyd's di Londra, la più grande compagnia assicurativa al mondo, hanno classificato questo canale come un'area ad «alto rischio di guerra, attacchi, terrorismo e pericoli connessi». Secondo gli uomini dell'*intelligence* statunitense, inoltre, in più di un'occasione sarebbero stati dimostrati collegamenti fra l'attività dei pirati somali e quella dei militanti di Al Qaeda. Dietro numerosi attacchi, insomma, si celerebbe la regìa del terrorismo fondamentalista islamico. Un'ipotesi mai confermata, ma assai verosimile.

FRANCESCO FERRARI
francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

LA PROPOSTA

L'UE: «LE NAVI SARANNO MONITORATE»

L'UNIONE EUROPEA sta preparando un piano di emergenza per arginare il drammatico fenomeno della pirateria nel Golfo di Aden. Al lavoro, secondo indiscrezioni, vi sarebbe un pool formato da esperti di materia marittima e diplomatici. Un funzionario dell'Ue, interpellato ieri sera dall'agenzia Reuters, ha ammesso che Bruxelles sta pensando, da qualche settimana, ad un «sistema capace di coordinare i movimenti delle navi, così da avere sempre, in tempo reale, la situazione sotto controllo». Certo è che la presidenza francese dell'Unione europea ha posto, fra i suoi obiettivi, anche il contrasto alla pirateria. Argomento che, sempre secondo indiscrezioni, potrebbe trovare spazio nella già fitta agenda del prossimo vertice dei ministri degli Esteri, in calendario il 15 settembre a Bruxelles.

Secondo l'ultimo rapporto trimestrale dell'International Maritime Bureau (Imb), l'organismo con sede a Londra che monitora costantemente gli atti di pirateria nel mondo, nei primi sei mesi del 2008 sono state abbordate 71 navi, 12 sequestrate e 11 date alle fiamme; un totale di 190 uomini di equipaggio sono stati presi in ostaggio, 6 rapiti, 7 uccisi e altri 7 risultano dispersi e presumibilmente morti. Le acque della Somalia hanno registrato nel periodo il maggior numero di arrembaggi (24), al secondo posto c'è la Nigeria con 18 attacchi. In particolare, segnala l'Imb, dei 24 attacchi in Somalia, 19 sono avvenuti nel Golfo di Aden dove i pirati erano armati di lanciagranate (Rpg) e di armi automatiche. Sempre a largo delle coste somale, 8 imbarcazioni sono state sequestrate e 157 membri di equipaggio tenuti in ostaggio.

I grandi numeri della **nave più bella del mondo**

MSC Crociere

www.msccrociere.it

PROFESSIONI

«Ripartiamo da una federazione dedicata ai broker marittimi»

La proposta del mediatore marittimo genovese Beppe Ansaldo: «Serve un'associazione dedicata ai problemi del settore»

GENOVA. Una federazione per riunire tutti i broker italiani. È il progetto di Beppe Ansaldo, mediatore marittimo genovese, che lancia l'idea dal suo studio di Carignano: «Si tratta di poter avere a disposizione una struttura per risolvere alcuni problemi tecnici legati al mestiere del broker».

Eppure, fin dal 1945, esiste a Genova un'associazione che riunisce agenti e mediatori marittimi, Assagenti, a sua volta inserita in una federazione nazionale, Federagenti. Forse non bastano più? «Assolutamente no» mette le mani avanti Ansaldo, il quale spiega che la sua è un'associazione di persone, precisamente tra i vari broker patentati presenti nelle aziende italiane del settore.

«Diciamo più semplicemente - continua Ansaldo - che se c'è un problema, ci scambiamo opinioni tra di noi, chiediamo il parere ad un avvocato marittimista, tentiamo di risolvere la questione in tempi brevi».

«Ci sono poi altri obbiettivi - continua Ansaldo -. Come il riconoscimento del mediatore come una sorta di "notaio del mare". A differenza, per esempio, dei mediatori immobiliari, noi redigiamo i contratti. Un servizio che, almeno virtualmente, non siamo tenuti a fare, ma che è entrato da tempo tra le mansioni della nostra professione. Vorremmo che in futuro ci fossero riconosciuti i costi di questa operazione, che oggi facciamo gratuitamente».

Parte da Genova la proposta di una federazione nazionale per i broker

Il progetto dell'associazione tra broker lascia perplessa Federagenti: «Al momento, su questo argomento non so molto - dice Filippo Gallo, presidente della Federazione. -. Bisogna capire che cosa si prefigge questa iniziativa. Certo, mi sembra un discorso che va in antitesi con il lavoro delle nostre associazioni e federazioni, che rappresentano pienamente sia gli agenti, sia i mediatori marittimi. Onestamente, non capisco le finalità del progetto».

Eppure il progetto di Ansaldo nasce in ottica propositiva. Niente contrapposizioni insomma, ma una sorta di rinnovata attenzione per un mestiere - quello del broker - che «per un giovane può essere un buono sbocco professionale, con ottime possibilità di guadagno».

Si tratta comunque di un lavoro selettivo: a conti fatti, le società di mediazione marittima a Genova sono «circa settanta, ottanta. Altre sette o otto sono a Napoli, altre due a Ravenna, e due anche a Bari».

Quindi, un mestiere che oggi è tutto genovese. Con il rischio che fugga altrove, magari in porti meno problematici per questo tipo di merce? «Non credo. Alla fine il broker si può fare anche dalla cima del Monte Bianco. E' una professione che non lascerà Genova, la tradizione è troppo radicata. Accade lo stesso anche ad Amburgo o Londra».

ALBERTO QUARATI

>> L'OPINIONE

«BASTA CONTAINER, GENOVA RISCOPRA IL SETTORE RINFUSE»

••• GENOVA. **Troppi container, «che lasciano poco sul territorio», e troppa poca attenzione al settore delle rinfuse. È questa l'opinione è il messaggio che Beppe Ansaldo lancia alla comunità portuale cittadina nel momento di lanciare la proposta di una federazione nazionale dei broker. «Oggi - dice Ansaldo - a Genova rimane poco. Con l'abbattimento dei silos la città ha regalato a Savona oltre mezzo milione di tonnellate di cereali. Tutti i colossi del settore, come ad esempio Cargill, hanno lasciato la nostra città». Nel settore dry bulk, secondo Ansaldo, «Genova imbarca e sbarca poco più di un milione di tonnellate, quasi tutto carbone, contro i sette-otto milioni di Ravenna e i due-tre di un porto minuscolo come Oristano». Con tutto quello che ne consegue: «Una nave che si ferma cinque giorni in porto, come una rinfusiera, produce indotto. Una nave che si ferma poche ore, come una portacontainer, di indotto invece non ne lascia. Ma al di là di questo, va ricordato anche tutto quello che c'è dietro al nostro traffico. A Genova, una volta, c'era la Borsa merci, in Piazza Banchi. Là si incontravano tutti gli operatori del settore, perché quella era la Borsa merci più importante del Paese».**

LA SEMESTRALE

Hellenic Carriers triplica l'utile

ATENE. La società dry bulk greca Hellenic Carriers, quotata alla Borsa di Londra, ha chiuso il primo semestre con un utile netto di 20,2 milioni di dollari, a fronte dei 6,9 milioni di dollari dello stesso periodo dello scorso anno. Per la compagnia, il balzo in avanti è stato determinato principalmente dall'acquisto di due nuove navi e dall'incremento del "time-charter equivalent", passato dai 22.374 dollari al giorno del 2007 a 38.799 dollari.

LE DIMISSIONI

Il chairman Tim Harris lascia Clarkson's

LONDRA. Tim Harris ha dato le dimissioni da chairman del gruppo di brokeraggio britannico Clarkson's, dopo avere concluso un accordo sulle dispute con le compagnie russe Sovcomflot e Novoship costato alla società 21 milioni di sterline. Ad Harris succede Bob Benton.

PORTO DI ROTTERDAM

Partono i lavori per Maasvlakte 2

ROTTERDAM. Sono stati avviatinel porto di Rotterdam i lavori di costruzione della nuova area Maasvlakte 2. Gli investimenti diretti dell'Autorità portuale sono pari a 3 miliardi di euro.