



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

C.I.S.Co.  
Council of Intermodal Shipping Consultants  
Via Garibaldi, 4  
16124 Genova (Italia)  
Tel. 010 2518852  
Fax 010 2518852  
e-mail [info@ciscoconsultant.it](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

---

# S O M M A R I O

---

**ANNO XXX**  
**Numero 15/10/2012**

## **PORTI**

- Riforme e rimedi in Ucraina ..... Pag. 3

## **TRASPORTO MARITTIMO**

- I problemi del trasporto marittimo di contenitori sono “auto-inflitti” ..... “ 4

## **TRASPORTO FERROVIARIO**

- La HHLA rileva la Polzug ..... “ 5

## **TRASPORTO INTERMODALE**

- Nuovo servizio ferroviario intermodale per l’Italia da Kiel ..... “ 7

## **INDUSTRIA**

- Progetto-pilota per un nuovo trailer piggyback ..... “ 8

## **LEGISLAZIONE**

- Gli operatori portuali privati chiedono sicurezza per gli investimenti ..... “ 10

## **STUDI E RICERCHE**

- Ancora ostacoli per fusioni ed acquisizioni nel settore della navigazione di linea ..... “ 12

**REEFER**

- Per i caricatori di frutta i prezzi della Maersk sono eccessivi ..... Pag. 13

**CONFERENZE E CONVEGNI**

- La ESPO adotta una Guida Verde per incoraggiare l'eccellenza  
nella gestione e nella sostenibilità ambientale ..... “ 15

**IN CALENDARIO** ..... “ 16

**15 OTTOBRE 2012**

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano “inforMARE” raggiungibile su Internet all'indirizzo <http://www.informare.it>

---

## **PORTI**

---

### **Riforme e rimedi in Ucraina**

La riforma normativa ucraina, che va avanti balbettando da vari decenni, potrebbe ora ricevere una spinta in avanti dalla nuova Legge Marittima che si prefigge di preparare il terreno per la privatizzazione dei porti del paese.

Tuttavia, quest'ultima rischia di essere un'impresa in salita, dal momento che c'è un sacco di storia da lasciarsi alle spalle.

Andrew Griffiths della BMT e Steve Wray della OSC concordano entrambi sul fatto che in Ucraina siano state tentate varie associazioni imprenditoriali speculative, ma sembra che molto poche di loro sinora siano state effettivamente realizzate, essendosi impigliate nella rete della burocrazia ed in una certa mancanza di buon senso negli affari da parte degli imprenditori locali.

Non avrà aiutato il fatto che, mentre la TIS (Transinvestsservice) di Yuzhny è stata una che alla fine ce l'ha fatta malgrado i difficili rapporti con i proprietari dei porti locali gestiti dallo stato, gli altri avranno preso nota delle problematiche, afferma Andrii Kuzmenko, recentemente alla TIS.

Inoltre, la riforma si avvia ad andare per le lunghe “e si tratta di qualcosa che avrebbe dovuto cominciare molto, molto tempo fa” aggiunge Kuzmenko.

Non è solo la normativa che occorre ristrutturare per conseguire il massimo dai volumi.



“Un mucchio di terminal che sono cresciuti organicamente nel corso degli anni hanno inefficienze strutturali provocate internamente” afferma Michiel Yberna della APM Terminals.

Pertanto, le operazioni a Poti in Georgia della APM terminal sono assoggettate ad importanti cambiamenti, fra cui lo scavo in profondità degli ormeggi ed una nuova impostazione delle strutture, nel tentativo di far sì che Poti diventi un hub per la regione.

L'operatore sta investendo qualcosa come 100 milioni di euro nel porto, una somma davvero enorme per la Georgia, e punterà a spingere in alto la capacità del 50% sino a 22 milioni di tonnellate.

Tuttavia, sebbene possa attirare volumi da qualcuno dei suoi vicini del Mar Nero, l'operatore non mira ad una vera e propria concorrenza diretta con i porti turchi del Mar di Marmara, poiché nelle attuali circostanze le linee di navigazione containerizzate non vogliono né possono saltare i porti turchi, spiega Yberna.

L'operatore sta crescendo ed il ruolo della componente normativa non può essere sottostimato.

“Quello che importa è che il governo georgiano vede con estremo favore chi cerca di attirare altre attività nei porti georgiani” afferma Kuzmenko.

(da: *portstrategy.com*, 05.10.2012)

---

## **TRASPORTO MARITTIMO**

---

### **I problemi del trasporto marittimo di contenitori sono “auto-inflitti”**

Secondo un rapporto di recente pubblicazione, le scarse prestazioni del settore del trasporto marittimo di contenitori nel 2011 e le sue continue difficoltà nel 2012 sono in prima istanza il risultato di uno squilibrio fra offerta e domanda auto-inflitto, che innesca una dura concorrenza e guerre tariffarie.

Peraltro, secondo il rapporto *“Tracciare un nuovo corso: ristabilire la redditività nel trasporto marittimo di contenitori”*, pubblicato il 10 ottobre scorso dal BCG (Boston Consulting Group), i vettori possono riprendersi dalle perdite subite nel corso delle recenti guerre tariffarie mediante l'adozione di prassi imprenditoriali maggiormente disciplinate.

Il rapporto suggerisce che il settore sta danneggiando la propria economia per il fatto di “seguire prassi mal indirizzate, in special modo quelle che comportano effetti sulla capacità e sulle decisioni in ordine ai prezzi”.

Fortunatamente, affermano gli autori del rapporto, i vettori hanno l'opportunità di affrontare queste problematiche e di migliorare le proprie prestazioni.

Ulrik Sanders, partner anziano del BCG e coautore del rapporto, afferma: “I vettori non dovrebbero rassegnarsi ad accettare le volubili prestazioni finanziarie sperimentate negli ultimi anni.

Sebbene sia vero che i vettori sono esposti alle forze di mercato che rendono la redditività difficile da sostenere, essi possono superare queste difficoltà adottando il giusto assortimento di disciplina e diligenza per ciascun aspetto dell’attività”.



Il coautore Dinesh Khanna ha dichiarato: “I vettori non possono più fare affidamento su un approccio del tipo taglia unica.

Essi devono decidere come e quando fare concorrenza mediante l’analisi delle componenti del profitto e dei costi inerenti al servizio di specifici mercati e clienti.

In definitiva, i vettori devono smetterla di prendere decisioni in primo luogo sulla base dei livelli di capacità ed utilizzazione” aggiunge Lars Færste, un altro coautore del rapporto.

“Il settore deve trovare il modo di fare soldi in periodi di offerta eccessiva mediante l’adozione di tutte le opzioni atte a conseguire una disciplina inerente alla capacità.

Queste iniziative comprendono non solo la lenta navigazione, il fermo delle navi e la rottamazione del tonnello, ma anche servizi di tariffazione intelligenti.

Inoltre, i vettori non devono esitare ad abbandonare un’attività che non fa conseguire risultati economici”.

Si può scaricare la copia del rapporto sul sito [www.bcgperspectives.com](http://www.bcgperspectives.com).

(da: *lloydsloadinglist.com*, 11.10.2012)

---

## **TRASPORTO FERROVIARIO**

---

### **La HHLA rileva la Polzug**

La HHLA adesso possiede la totalità delle quote della società intermodale polacca Polzug, mentre un’altra affiliata della HHLA, la Metrans, ha intrapreso operazioni intermodali nel Porto di Krems.

La HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) ha rilevato il 25,5% della Polzug che apparteneva alla PKP Cargo (Polish Rail Cargo), incrementando così la sua quota azionaria dal 74,5% al 100%.

Il prezzo delle quote in discorso non è stato rivelato e l'acquisizione di controllo azionario è subordinata all'approvazione delle autorità preposte al monitoraggio dei cartelli.

Nell'ambito di un distinto sviluppo, la Metrans, consociata della HHLA, ha acquisito la società che effettua le operazioni del terminal container trimodale nel porto austriaco di Krems, situato sul Danubio.

La società è stata rilevata dalla Mierka Donauhafen Krems GmbH & Co KG.

Il terminal assicurerà ora un collegamento diretto dai porti marittimi tedeschi alla regione economica della Bassa Austria.

“Il nuovo sito di Krems ci consente di espandere la nostra rete Metrans con un terminal che è strategicamente ben situato al centro della Bassa Austria” spiega Jiri Samek, amministratore delegato della Metrans.

“Esso offre eccellenti condizioni atte ad estendere i traffici austriaci da e per gli scali marittimi europei che serviamo”.

Per cominciare, tre coppie di treni alla settimana collegheranno Krems con Amburgo e Bremerhaven.

Nel corso dell'anno prossimo, il servizio dovrebbe incrementarsi fino a cinque coppie di treni.

La Metrans sta utilizzando il proprio sistema centro di snodo-navette per accentrare nei suoi terminal carri e locomotive, così come il servizio clienti che dialoga con il trasporto ferroviario containerizzato.



La consociata della HHLA Metrans adesso collega la Repubblica Ceca, la Slovacchia, l'Ungheria, l'Austria così come la Germania meridionale ed orientale agli scali marittimi tedeschi ed al porto sloveno di Capodistria situato sul Mare Adriatico.

Anche i traffici di Krems saranno collegati agli scali marittimi tedeschi attraverso un nuovo terminal hub situato nella Boemia orientale (Repubblica Ceca), che la Metrans renderà operativo l'anno prossimo.

(da: [worldcargonews.com](http://worldcargonews.com), 11.10.2012)

---

## **TRASPORTO INTERMODALE**

---

### **Nuovo servizio ferroviario intermodale per l'Italia da Kiel**

Il Porto di Kiel ha lanciato il primo servizio ferroviario intermodale diretto dallo scalo baltico all'Italia settentrionale; il suo primo treno blocco partirà dallo Schwedenkai Terminal alla volta di Verona.

Il nuovo servizio, le cui operazioni vengono effettuate dalla Kombiverkehr KG di Francoforte, viaggerà due volte alla settimana in entrambe le direzioni.

Gli altri soci sono l'operatore intermodale italiano Cemat e la Stena Line, che effettua operazioni nell'ambito del collegamento mediante traghetto da Kiel a Gøteborg, in Svezia.

Il dottor Dirk Claus, amministratore delegato del Porto di Kiel, afferma: "Il nuovo treno diretto per Verona apre possibilità del tutto nuove per il nostro porto e rafforza la nostra posizione nel trasporto ferroviario di merci".

Robert Breuhahn, amministratore delegato della Kombiverkehr AG, aggiunge: "Con questo nuovo servizio ferroviario stiamo creando capacità aggiuntiva per un trasporto merci sensibile all'ambiente sulla direttrice fra il Baltico e l'Italia.



Il collegamento offre altresì spedizioni dirette da e per la Svezia con tempi di viaggio allettanti".

Inizialmente, i treni saranno in grado di movimentare 1.300 tonnellate a partenza.

Rispetto al trasporto camionistico a lungo raggio, le emissioni inquinanti del trasporto merci ferroviario sono molto più basse: un singolo invio



da Kiel a Verona per ferrovia riduce le emissioni di CO<sub>2</sub> di 1,7 tonnellate.

Entro la fine di quest'anno, saranno stati movimentati con i servizi ferroviari via Kiel più di 20.000 semirimorchi e contenitori.

(da: *portstrategy.com*, 08.10.2012)

---

## **INDUSTRIA**

---

### **Progetto-pilota per un nuovo trailer piggyback**

Il progetto Weastflows utilizzerà semirimorchi intermodali del tipo “piggyback” nell’ambito di servizi di trasporto merci ovest-est attraverso il Tunnel della Manica ed uno degli elementi impiegati sarà costituito da un modello completamente nuovo di semirimorchio caricabile dall’alto della Intermodality.

L’iniziativa “Weastflows” (flussi ovest ed est) si propone di migliorare e valorizzare la logistica del trasporto merci in Europa nord-occidentale (NWE), incoraggiando l’uso di un trasporto ferroviario, di cabotaggio marittimo a corto raggio e fluviale maggiormente sostenibile.

Il progetto da 9 milioni di euro è in parte finanziato dal programma Interreg IV B NWE della Commissione Europea nell’ambito del FESR (Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale), con 22 partner e 19 osservatori di vari paesi, fra cui Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi bassi, Regno Unito e Cina.



I traffici intermodali attraverso il Tunnel della Manica languono da molti anni.

È stato evidenziato un certo numero di ragioni che stanno alla base di tale situazione, fra cui i prezzi, ma il Weastflows fa notare che le restrizioni britanniche alle dimensioni di carico nel trasporto merci ferroviario intermodale si limitano alle casse mobili, un’unità di carico che presuppone un impegno già esistente nell’intermodale.

Infatti, nel Weastflows si afferma: “La capacità di movimentare non solo il contenitore o la cassa mobile, ma l'intero semirimorchio, ha aiutato molti clienti continentali a fare i propri primi passi sperimentali con il trasporto intermodale negli ultimi 40 anni.

Anche oggi, più del 10% del trasporto intermodale continentale utilizza i semirimorchi piggyback.

Il problema nel Regno Unito è stato quello dell'altezza massima disponibile, essendo la rete troppo bassa per consentire ai semirimorchi piggyback standard di essere movimentati attraverso ponti, gallerie ed altre strutture sulla linea.

Fino a poco tempo fa, inoltre, esisteva una separazione culturale fra la tecnologia stradale e quella ferroviaria, che comportava importanti compromessi progettuali, inducendo il fallimento di diverse prove di servizi nazionali con piggyback.

Oggi, lo scenario è più incoraggiante, dal momento che la HS1 adesso assicura un collegamento ferroviario da Londra al Tunnel della Manica in grado di trasportare semirimorchi standard piggyback.



Contestualmente, i notevoli investimenti da parte della Network Rail stanno consentendo l'apertura di tratte strategiche di trasporto merci al trasporto di unità intermodali più alte”.

Nel contesto della propria iniziativa, con alla testa uno dei principali investitori, la Intermodality, l'associazione Weastflows ha programmato la costruzione ed il collaudo di un nuovo prototipo di semirimorchi piggyback, di cui una caratteristica di spicco sarà quella di disporre di una capacità unica di carico dall'alto.

“Una delle problematiche” nota Nick Gallop, direttore della Intermodality, “è quella di accelerare il trasferimento dei semirimorchi da camion a treno, dal momento che gli attuali modelli progettuali richiedono che il semirimorchio sia caricato da

sotto, piuttosto che da sopra come avviene con i container.

Il procedimento di carico dal basso è più lento di quello dall'alto e può anche comportare danni ai fianchi del trailer cagionati dall'attrezzatura di movimentazione, dal momento che il gruista è in grado di vedere solo la parte vicina del semirimorchio quando allinea i bracci di carico.

Il nuovo modello di trailer con carico dall'alto e le altre innovative caratteristiche del trailer e del carro cercano di accelerare i trasferimenti dalla strada alla rotaia”.

Con il supporto di importanti partner del settore, il progetto adesso procederà alla progettazione ed alla costruzione del nuovo equipaggiamento, che secondo le aspettative cominceranno nel corso del 2013, dopo i collaudi sul campo.

Il nuovo progetto deriva da molti anni di azioni lobbistiche di Colin Ashby e del suo ingegnere responsabile della flotta stradale, Ron Meager, la cui squadra stava dietro al precedente progetto di semirimorchio intermodale denominato "PIGlet".

Il lavoro portato avanti da Ron Meager costituisce il fondamento del nuovo modello progettuale di carico dall'alto.

(da: *worldcargonews.com*, 04.10.2012)

---

## **LEGISLAZIONE**

---

### **Gli operatori portuali privati chiedono sicurezza per gli investimenti**

Gli operatori portuali privati europei hanno chiesto l'adozione di provvedimenti in Europa al fine di garantire la sicurezza degli investimenti presso i porti dell'Unione Europea.

Gunther Bunz, presidente della Feport (Federazione Europea degli Operatori Portuali Privati) ha dichiarato che 100 milioni di euro di investimenti programmati in nuova capacità da parte degli operatori europei privati nel giro dei prossimi cinque anni sarebbero a rischio se qualche futura normativa o direttiva sui porti dell'Unione Europea dovesse interferire con il prolungamento delle attuali concessioni, alcuni delle quali scadranno nel 2015.

Bunz ha espresso tale concetto parlando il 25 settembre scorso a Bruxelles in occasione della conferenza sulla revisione della politica portuale europea da parte della Commissione Europea, quando ha affermato che per conseguire rendimenti dai principali nuovi investimenti ci vorrebbe più tempo di due o tre anni.



La rivisitazione da parte della Commissione Europea della politica portuale giunge cinque anni dopo il fallito tentativo di istituire una politica portuale pan-europea, in cui le regole finalizzate ad evitare l'automatico prolungamento delle concessioni costituivano le questioni-chiave affrontate.

Parlando alla conferenza, il vice presidente e commissario ai trasporti della Commissione Europea Siim Kallas ha affermato che le prassi restrittive presso i porti europei in ordine

alle concessioni, all'accesso ai servizi portuali ed alla mancata regolazione di procedure lavorative inerenti alla movimentazione dei carichi stanno ostacolando la crescita nei porti europei.

Kallas ha dichiarato che i risultati di 512 indagini effettuate dalla Commissione Europea presso portatori d'interessi portuali in tutta Europa hanno mostrato come i contratti di concessione non siano sempre stati stipulati mediante l'uso di procedure non discriminatorie e trasparenti.

Kallas ha avvertito che i porti hanno bisogno di un ambiente concorrenziale leale e di certezza del diritto per attirare attività.

Nel contempo, Victor Schoenmakers, presidente dell'ESPO (Organizzazione dei Porti Marittimi Europei), ha detto che la continuità degli investimenti portuali è essenziale ma che la questione delle concessioni rappresenta un dilemma, poiché ha affermato che le autorità portuali hanno bisogno di poter gestire i porti "nell'interesse di tutti i clienti e non solo di singoli al fine di migliorare la qualità complessiva dei porti".

Schoenmakers ha dichiarato che la revisione della politica portuale è opportuna specialmente perché i porti adesso sono stati costituiti quali fondamenti delle Reti Trans-Europee di Trasporto.

Al di là di qualsiasi nuova proposta di politica, sono state richieste direttive sull'applicazione delle regole del Trattato di Maastricht.

Nella sua relazione, Schoenmakers ha detto che il forte potere di contrattazione degli operatori privati del mercato quali gli operatori terminalistici, i vettori e gli operatori logistici fa parte delle principali problematiche della politica portuale europea.



“La crisi economica ha fortunatamente spazzato via gli speculatori che pagavano prezzi esorbitanti per le imprese e le infrastrutture portuali.

La crisi, peraltro, ha costretto i governi di alcuni paesi a vendere i beni portuali senza prendere debitamente in considerazione il loro valore strategico per le proprie economie” ha detto Schoenmakers.

La conferenza della Commissione Europea, che ha attirato circa 500 partecipanti, era finalizzata a valutare le opinioni sui porti dei portatori d'interessi e delle autorità.

Il vice presidente Kallas, che ha richiesto la parità di trattamento per quanto attiene le concessioni e le procedure di servizio portuale, ha avvertito che il potenziamento degli accessi ferroviari e stradali ai porti, nonché il miglioramento e la costruzione delle infrastrutture potrebbero non bastare da soli per risolvere i problemi correlati alle attuali inefficienze presso i porti europei.

Alcune autorità portuali continuano a concludere “accordi a scatola chiusa” sui servizi portuali, ha aggiunto Kallas.

I sindacati dei lavoratori portuali hanno affermato di essersi rifiutati di compilare i questionari della Commissione Europea inviati a giugno a tutti coloro che sono coinvolti nel settore, poiché affermano di essere contrari a qualsiasi tentativo di introdurre una riforma del lavoro pan-europea e ad ogni cambiamento per quanto attiene le squadre di lavoro degli stivatori.

*(da: portfinanceinternational.com, 26.09.2012)*

---

## **STUDI E RICERCHE**

---

### **Ancora ostacoli per fusioni ed acquisizioni nel settore della navigazione di linea**

Permangono significativi ostacoli al consolidamento nell'ambito del settore della navigazione di linea che hanno impedito ai primi 20 vettori del mondo di impegnarsi in iniziative di fusione ed acquisizione dopo l'ultima ondata di attività di questo tipo cinque anni fa.

Secondo l'ultimo rapporto dell'analista Alphaliner, “è improbabile che il settore della navigazione di linea possa assistere a molti consolidamenti nel prossimo futuro, malgrado le attuali difficoltà finanziarie dei vettori”.

Il rapporto afferma che il fatto che la maggior parte dei bilanci dei vettori sfori rappresenta uno dei principali ostacoli, così come quello che i potenziali acquirenti abbiano solo un accesso limitato ai finanziamenti.

L'analista ha evidenziato un certo numero di altri ostacoli alle iniziative di fusione ed acquisizione:

- l'espansione delle rotte si consegue in modo più economico mediante l'acquisto di navi di seconda mano o di nuova costruzione piuttosto che per mezzo di acquisizioni;
- le alleanze di condivisione di naviglio consentono ai vettori di conseguire sinergie operative senza cedere il controllo;
- deludenti precedenti di vantaggi derivanti dalla fusione, compresa la perdita di quote di mercato;

- ostacoli politici e culturali alle fusioni fra paesi diversi;
- infine, la carenza di volontà politica di fare pressioni a favore di fusioni fra operatori di linea cinesi, giapponesi e coreani.

“Coloro che sono favorevoli al consolidamento suggeriscono che vettori più grandi e più efficienti dal punto di vista dei costi potrebbero comportare economie di scala, con la conseguente uscita dei soggetti minori dai principali mercati di linea.



Questo finora non si è verificato” afferma Alphaliner.

“Vettori minori come Wan Hai ed OOCL hanno notevolmente superato i loro concorrenti più grandi dal punto di vista finanziario, il che confuta l’opinione che gli operatori più grandi ottengano necessariamente maggiori rendimenti”.

Le recenti iniziative societarie che hanno coinvolto importanti vettori quali Hapag-Lloyd, CMA CGM e CSAV si sono concentrate sull’iniezione di nuovo capitale appartenente ad investitori non operativi.

Ciò era iniziato con l’investimento del gruppo Albert Ballin nella Hapag-Lloyd nel 2008, seguito dall’investimento della Yildirim nella CMA CGM nel 2010 e da quello della Quinenco nella CSV l’anno scorso.

Gli analisti di Alphaliner sostengono che ci si aspetta che questa linea di tendenza continui, dal momento che i rapporti suggeriscono che il fondo d’investimento sovrano francese Fonds Strategique d’Investissement sta valutando l’ipotesi di investire 150 milioni di euro nella CMA CGM.

*(da: lloydsloadinglist.com, 12.10.2012)*

---

**REEFER**

---

### **Per i caricatori di frutta i prezzi della Maersk sono eccessivi**

I caricatori di agrumi hanno definito come “eccessivi” ed “alquanto imperfetti” gli aumenti tariffari programmati dalle compagnie di navigazione di linea Maersk Line e Safmarine, controllate dal gruppo AP Møller Maersk.

In occasione di una relazione di presentazione nel corso della conferenza Cool Logistics svoltasi ad Anversa, il c.e.o. della Maersk Line Søren Skou ha affermato che l'aumento rappresenta un incremento del 30% dei prezzi a livello globale e ha aggiunto che il vettore potrebbe ripensare la propria partecipazione ai traffici reefer se non dovesse vedere migliori rendimenti.

Skou ha dichiarato che nel corso degli ultimi sette anni le tariffe di trasporto refrigerato non sono state in grado di coprire gli incrementi dovuti all'inflazione o relativi ai costi del rifornimento di carburante, e che da qui al 2015 il settore avrebbe bisogno di investire 3,5 miliardi di dollari USA in nuovi equipaggiamenti, anche i quali non potrebbero essere coperti dalle tariffe attuali.

La CGA (Associazione Piantatori Agrumi del Sudafrica) ha affermato che i singoli produttori/esportatori, così come la CGA medesima, hanno predisposto relazioni sulla valutazione dell'impatto degli incrementi programmati.

Il c.e.o. dell'Associazione, Justin Chadwick, ha dichiarato che non sussiste "alcuna plausibile spiegazione a sostegno di tale incremento".

Spiega Chadwick: "Sulla direttrice di traffico Sudafrica-Europa, le tariffe di nolo sono considerate sufficienti a realizzare rendimenti sugli investimenti in equipaggiamenti e ad ingenerare un profitto".

Chadwick crede che altre linee di navigazione possano seguire la linea della Maersk sugli aumenti dei prezzi.

Il c.e.o. ha dichiarato che i costi della logistica costituivano già un pesante sovraccarico sul settore degli agrumi e che, dati il costo dell'inflazione nel 2013 e gli "opportunistici" incrementi dei noli, il futuro del settore degli agrumi sembra difficile, specialmente in termini di rendimenti per gli agricoltori.



Chadwick ha detto inoltre di essere deluso per la richiesta della Maersk di rinegoziare i carichi movimentati prima del programmato incremento a gennaio 2013, nonché dal modo iniquo con cui le imposte sui rifornimenti di carburante sono state applicate.

Naturalmente, gli esportatori di agrumi dispongono di una scelta sempre più limitata quando si tratta di movimentare i loro carichi, dal momento che la flotta navale specialista di reefer ha un'offerta scarsa, dato che gli armatori e gli operatori assegnano meno capacità ai traffici sudafricani.

Inoltre, sia la Maersk che la Safmarine hanno chiarito che, senza l'incremento tariffario generale di 1.500 dollari USA, non ci sarebbe alcun investimento in nuovo equipaggiamento.

Potenzialmente, ciò mette a repentaglio una parte dell'importantissimo settore della frutta in Sudafrica.

(da: [loadsloadinglist.com](http://loadsloadinglist.com), 05.10.2012)

---

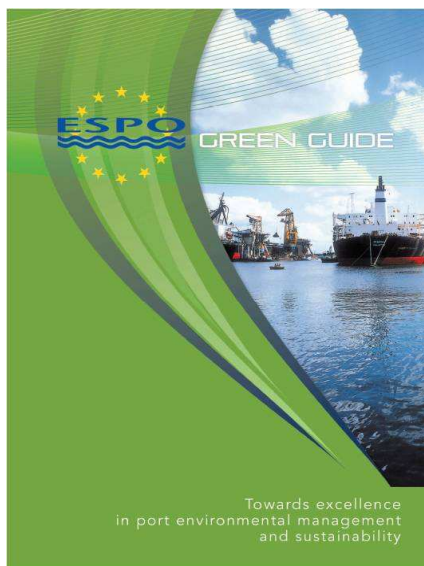
## CONFERENZE E CONVEGNI

---

### **La ESPO adotta una Guida Verde per incoraggiare l'eccellenza nella gestione e nella sostenibilità ambientale**

La ESPO (Organizzazione Europea dei Porti Marittimi) ha annunciato l'adozione di una nuova guida che riveda completamente ed aggiorni il suo precedente Codice Ambientale delle Pratiche Correnti emanato quasi un decennio fa.

La "Guida Verde: verso l'eccellenza nella gestione e nella sostenibilità ambientale dei porti" è stata annunciata nel corso di una sessione a ciò dedicata in occasione del Congresso GreenPort svoltosi in Francia, a Marsiglia.



Secondo la ESPO, la guida compie un ulteriore passo avanti rispetto alle edizioni precedenti, dal momento che essa introduce una struttura comune d'azione ai sensi delle "Cinque S": Exemplify, Enable, Encourage, Engage and Enforce (Esemplificare, Mettere in grado, Incoraggiare, Impegnarsi ed Applicare).

Questa struttura di iniziativa viene applicata a cinque problematiche ambientali selezionate: la qualità dell'aria, la conservazione dell'energia ed il cambiamento climatico, la gestione dell'inquinamento acustico, la gestione dei rifiuti e la gestione delle acque.

"L'applicazione delle "Cinque S" mostra la via verso un approccio esauriente ed integrato" afferma il vice presidente della Commissione Europea Siim Kallas nell'introduzione della nuova guida.

"La Commissione apprezza l'approccio della ESPO nell'assistenza ai porti al fine di implementare in modo rigoroso le pertinenti regole dell'Unione Europea e sta seguendo l'iniziativa con grande interesse".

In una dichiarazione, la ESPO afferma che la Guida Verde, tuttavia, non è solo uno strumento promozionale degli sforzi del settore.



La ESPO ha detto di sperare che la sua guida possa contribuire a spronare le autorità portuali ad agire attraverso la riconsiderazione delle prassi ambientali adottate presso i rispettivi scali.

“Confido che gli ambiziosi obiettivi della Guida Verde possa incoraggiare i nostri membri a migliorare ulteriormente i propri risultati nella gestione e nelle prestazioni ambientali” ha dichiarato il presidente della ESPO Victor Schoenmakers.

“Questa Guida è un prodotto dei porti per i porti ed io sono molto grato ai membri della Commissione Sviluppo Sostenibile ed alla segreteria per il duro lavoro da loro svolto”.

*(da: porttechnology.com, 09.10.2012)*

---

## **IN CALENDARIO**

---

- **1st Black Sea Ports and Shipping 2012**  
Bristol Hotel, Odessa, Ukraine  
Thursday 18 and Friday 19 October 2012
- **8th Trans Middle East 2012**  
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain  
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012
- **7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013**  
Beira, Mozambique  
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- **1st Med Ports 2013**  
Alexandria, Egypt  
Wednesday 24 and Thursday 25 April 2013
- **9th Trans Middle East 2013**  
Beirut, Lebanon  
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- **Intermodal Africa South 2013**  
Durban, South Africa  
Wednesday 27 and Thursday 28 November 2013

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.
--