



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
www.ciscoconsultant.it

SOMMARIO

ANNO XXX
Numero 30/02/2012

PORTI

- Quattro gru per contenitori in arrivo a Wilhelmshaven..... Pag. 3
- Busan scala la classifica “ 4

TRASPORTO MARITTIMO

- La Maersk incrementa la navigazione a velocità ridotta “ 7

TRASPORTO FERROVIARIO

- La TCB Railway porta su nuove vetture il trasporto ferroviario di Barcellona “ 8
- Netanyahu pensa che la ferrovia Mar Rosso-Negev possa stimolare i traffici con la Cina “ 9

TRASPORTO INTERMODALE

- La Kombiverkehr incrementa i traffici “ 11

TRASPORTO FLUVIALE

- Una disputa mette in discussione l'accordo sulla chiusura del Canale di Kiel “ 12

REEFER

- Migliorato il sistema Star Cool CA “ 14

- IN CALENDARIO** “ 16

16 MARZO 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

Quattro gru per contenitori in arrivo a Wilhelmshaven

La nave per trasporti speciali dalla Cina con le prime quattro gru per contenitori destinate allo Eurogate Container Terminal di Wilhelmshaven a bordo hanno attraccato alla banchina la mattina del 6 marzo.

La “Zhenhua 23” appartenente alla società cinese ZPMC, che era partita da Shanghai il 6 gennaio scorso, ha trascorso due mesi in mare trasportando le più grandi gru per la movimentazione a livello mondiale destinate all’unico porto containerizzato ad acque profonde della Germania.

Le gru per contenitori sono in grado di movimentare navi con 25 file di contenitori sul ponte.

Una volta ultimata l’installazione, complessivamente 16 di queste gru containerizzate giganti si allineeranno lungo i moli di Wilhelmshaven.



Per la prima sezione di 1.000 metri – che diventerà operativa ad agosto di quest’anno – sono state ordinate otto gru da container, le prime quattro delle quali sono quelle cui sopra si accennava.

Una seconda nave specializzata per il trasporto di altre quattro gru dovrebbe partire da Shanghai al più

presto.

La rotta seguita porterà le gru dalla Cina al Nord Europa passando dal Capo di Buona Speranza e dalle isole Canarie.

“Consideriamo queste gru per contenitori come un investimento per il futuro” ha dichiarato Marcel Egger, amministratore delegato della Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, nonché membro del consiglio di amministrazione del Gruppo Eurogate, al momento dell’accoglienza delle imponenti mega-gru.

“Attualmente, la più grande portacontainer del mondo con una capacità di carico di 15.550 TEU può accogliere 22 file di container sul ponte, mentre tutti gli altri mega-vettori, fra cui

la nave da 18.000 TEU attualmente sotto ordinazione, possono accogliere 23 file di contenitori sul ponte.

Le nostre gru, d'altro canto, sono in grado di movimentare qualcosa come 25 file di contenitori sul ponte e, pertanto, sono adatte a movimentare navi che non sono ancora sul mercato.

Grazie a questi investimenti, il nostro terminal sarà in grado di tenere il ritmo dei futuri sviluppi dimensionali delle navi”.

Le gru a cavaliere per contenitori verranno portate a terra ad una ad una nel corso delle settimane a venire ed approntate per le operazioni di collaudo.

Una volta che le gru giganti saranno state installate e saranno pronte, ci sarà ancora lavoro da fare, ad esempio il collegamento alla rete elettrica a medio voltaggio.

(da: worldmaritimenews.com, 06.03.2012)

Busan scala la classifica

Lo scorso anno il porto di Busan ha movimentato qualcosa come 16,2 milioni di TEU.

Non si è trattato solamente di un nuovo record, ma la crescita da un anno all'altro del 14% ha rappresentato una prestazione notevolmente migliore di quella dei rivali del trasbordo nella classe dei “super-porti” da 15 milioni ed oltre di TEU all'anno.

Dei quattro porti containerizzati che possono dichiarare risultati annuali maggiori di quelli di Busan, Shanghai è stato quello che nel 2011 si è comportato meglio dopo lo scalo coreano con una crescita del 9.2%.

Shenzhen ha potuto appena assistere ad un po' di crescita l'anno scorso, mentre Hong Kong ha fatto registrare il 3% e Singapore ha potuto solo sfiorare appena il 5%.

Malgrado i problemi economici in Europa, la ripresa traballante negli Stati Uniti ed il rallentamento dell'economia cinese, l'ottimismo abbonda a Busan.

L'anno prossimo il porto si aspetta di movimentare 1,7 milioni di TEU continuando ad espandere il proprio ruolo nel trasbordo a livello globale e locale.

Ho Chul Park, direttore marketing dell'Autorità Portuale di Busan, afferma che il successo dipenderà da tre fattori: localizzazione, collegamenti e stabilità.

“La localizzazione regionale di Busan è desiderabile, dal momento che esso è direttamente stretto fra la Cina, la maggiore base produttiva mondiale, ed il Giappone” spiega Park.

“I suoi bassi - al confronto – costi, unitamente a questa collocazione geografica fanno sì che Busan costituisca una scelta conveniente e vantaggiosa per molti caricatori giapponesi”.

Busan è adesso collegato ad oltre 500 porti di 100 paesi in tutto il mondo e Park spiega che l'intento dello scalo è quello di rafforzare i propri legami con i porti di piccole e medie dimensioni della Cina settentrionale e del Giappone mediante servizi di raccordo.

Egli ritiene altresì che Busan stia attirando carichi perché è più affidabile delle altre alternative di trasbordo.



“A differenza di molti grandi porti di altri paesi, Busan è assai raramente afflitto da condizione meteorologiche avverse o dalla nebbia” dichiara Park.

“Un porto chiuso per cattivo tempo significa oneri aggiuntivi estremamente elevati per i caricatori che sono costretti ad aspettare finché il porto non venga riaperto, nonché interruzioni degli orari e delle rotte di trasporto marittimo globali.

La stabilità e l'affidabilità sono fattori estremamente importanti da considerare per i caricatori che devono scegliere i porti in cui fare scalo”.

Egli si aspetta che la strategia su tre fronti di Busan possa portare la percentuale di traffico di trasbordo rispetto ai risultati complessivi dall'attuale 45% al 60% nel 2020, un obiettivo che viene supportato da un'ampia campagna di marketing nei confronti dei caricatori.

Park attribuisce l'incremento da un anno all'altro del 17% realizzato l'anno scorso nei carichi movimentati a Busan con destinazione Estremo Oriente asiatico all'apertura del porto verso i caricatori, così come alla crescita dei traffici fra i paesi asiatici.

I carichi destinati all'Estremo Oriente asiatico hanno costituito qualcosa come il 32% dei risultati relativi ai box lo scorso anno, mentre alla domanda nordamericana è attribuibile il 16% dei traffici, seguita da quella giapponese con il 15%, un punto in percentuale in ribasso rispetto all'anno precedente a causa del terremoto e dello tsunami che hanno colpito i traffici nei mesi successivi.

Un altro fattore che contribuisce la crescita dei traffici del porto di Busan è l'impegno del governo coreano nell'abbattimento delle barriere commerciali.

Un accordo inerente al libero scambio commerciale è stato sottoscritto con l'Unione Europea nel 2007 e con gli Stati Uniti alla fine dell'anno scorso, mentre le trattative con la Cina hanno raggiunto una fase avanzata e potrebbero essere ultimate quest'anno.

Dal momento che i volumi sono in procinto di esplodere, la BPA (Autorità Portuale di Busan) sta approntando una pianificazione di conseguenza.

L'aggiunta di quattro nuovi ormeggi al Busan North Port nel 2011 ha portato gli ormeggi complessivi dello hub a 42 ed altre aggiunte saranno effettuate in seguito.

I piani originali finalizzati a costruire 30 ormeggi presso il Busan North Port – 22 dei quali sono già aperti – sono stati modificati ed ampliati dal governo coreano.

Alla luce dei nuovi piani, saranno realizzati 45 ormeggi nel Busan North Port entro i prossimi cinque o sei anni.



Busan sta altresì adottando lo “e-system” del governo coreano.

È infatti in fase di introduzione la “BP-Net” al fine di accelerare i flussi dei carichi mediante la fornitura a tutti gli utenti ed a tutti gli uffici pubblici e portuali correlati di un accesso ad informazioni integrate su carichi e logistica inerenti al porto, nonché di servizi G2G, G2B e B2B che utilizzano il SOAP (Simple Object Access Protocol).

Ciò sarà supportato da tutta una gamma di altri servizi informatico-telematici infraportuali e la realizzazione dell’iniziativa sarà affidata per contratto all’esterno ad una ditta privata a maggio, dopo una lunga procedura di selezione.

L’anno scorso è stata altresì ultimata l’applicazione di un sistema di controllo di tutti i varchi degli operatori terminalistici e degli autotrasportatori mediante RFID (congegno di identificazione a frequenze radio).

Inoltre, sono in corso di realizzazione nuovi collegamenti ferroviari con l’hinterland ed un nuovo parco per la distribuzione, mentre il Busan North Port è in fase di revisione dello sviluppo.

“Il Porto di Busan desidera continuare ad incrementare il proprio status di hub di trasbordo per il Nord-Est asiatico che vale la pena di scegliere” afferma Park.

(da: portstrategy.com, 02.03.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

La Maersk incrementa la navigazione a velocità ridotta

La Maersk Line è intenzionata a diminuire ulteriormente la velocità media delle proprie navi al fine di ridurre i costi, in particolare nella direttrice di traffico Asia-Europa.

Parlando in occasione di una conferenza stampa a Londra il 5 marzo scorso, il c.e.o. della compagnia di navigazione, Soren Skou, ha segnalato che:

- la navigazione a velocità ridotta dovrebbe essere incrementata nella direttrice di traffico Asia-Europa;
- erano già in atto piani concreti al fine di apportare altra navigazione a velocità ridotta negli allacciamenti del Transpacifico;
- la navigazione a velocità ridotta dovrebbe essere ulteriormente utilizzata allo scopo di adeguarsi alle oscillazioni stagionali di capacità nella domanda, vale a dire arrivare 1-2 settimane dopo, piuttosto che cancellare o fermare una nave;
- altra navigazione a velocità ridotta dovrebbe prendere il posto delle navi messe fuori servizio.

Aggiunge Skou: “Vorremmo conseguire una velocità media più regolare di circa 18 nodi.



Le tratte dominanti di ciascuna direttrice di traffico potrebbero essere incrementate a spese delle tratte a vuoto, a seconda della necessità prioritaria di restare competitivi”.

Leggendo fra le linee, ciò significa che i caricatori che utilizzano le tratte a vuoto di ogni direttrice di traffici potrebbero subirne le conseguenze peggiori, in particolare poiché il tempo di viaggio del *Daily Maersk* dall'Asia al Nord Europa non possono essere adeguati facilmente.

Generalmente parlando, le navi che salpano dall'Asia alla volta dell'Europa attualmente viaggiano a velocità oscillanti fra 20 e 22 nodi, e poi tornano in Asia a 14 nodi.

Pertanto, conseguire una media di 18 nodi significherebbe ridurre la velocità della tratta a vuoto sino a 12 nodi, ma si tratta di pura teoria.

(da: *ci-online.co.uk*, 05.03.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

La TCB Railway porta su nuove vette il trasporto ferroviario di Barcellona

La TCB Railway ha incrementato i propri traffici del 21% lo scorso anno, sino a 93.000 TEU.

Per quest'anno ci si aspetta una crescita del 29%, sino a 120.000 TEU, in ragione dell'ampia gamma di servizi offerti da Barcellona a Puerto Seco de Azuqueca de Henares (Guadalajara), Saragozza, Vitoria, Burgos, Lerida, Selga e Tarragona.

Xavier Moline, direttore generale della TCB Railway, dichiara con entusiasmo: "Questo incremento dei volumi è stato dovuto alla regolarità delle operazioni ferroviarie.

È stato deciso di incrementare ulteriormente il numero dei treni al fine di catturare nuovi traffici quale conseguenza della frequenza dei prodotti.

Siamo in grado di movimentare più treni grazie a tutte le risorse che la TBC assicura, così come alla buona programmazione dei soggetti coinvolti, dal cliente finale al terminal della TCB Railway".

Parte della crescita dell'anno scorso è stata altresì dovuta, tuttavia, alla crescente popolarità di Barcellona.

I traffici complessivi del porto sono aumentati del 4% sino a 2.033.549 TEU, gran parte dei quali realizzati nella prima metà dell'anno, quando venne registrata una crescita del 18,2%.

I carichi di trasbordo sono stati la star dello spettacolo, essendo saliti del 34,2% sino a 383.978 TEU.



Le importazioni complessive in Spagna sono aumentate del 13,92% sino a 274.486 TEU, mentre le esportazioni sono cresciute del 5,4% sino a 236.994 TEU.

Negli ultimi anni, il supporto fornito dal Porto di Barcellona alla rete ferroviaria ha prodotto importanti risultati.

Nel 2010 i volumi dei contenitori trasportati alla volta del porto in treno sono cresciuti del 75%.

La crescita è poi continuata nel 2011.

A settembre, i traffici ferroviari di contenitori erano cresciuti del 65% rispetto allo stesso mese del 2010, portando la quota di mercato di questa modalità sino all'11% di tutti i traffici containerizzati dell'hinterland che passano attraverso il porto.

Cinque anni fa, la quota di mercato era appena del 2,5%.

La TCB Railway appartiene al Gruppo TCB ed è stata recentemente certificata con l'ISO9001:2008 per il suo sistema di gestione di qualità.

Lo scorso anno sono stati effettuati 2.109 convogli ferroviari.

(da: ci-online.co.uk, 01.03.2012)

Netanyahu pensa che la ferrovia Mar Rosso-Negev possa stimolare i traffici con la Cina

Israele ha in programma la realizzazione di un collegamento ferroviario fra i suoi porti del Mar Rosso e del Mediterraneo finalizzato a fungere quale alternativa terrestre al Canale di Suez ed a stimolare l'incremento dei traffici dalla Cina, dall'India e da altri paesi asiatici.

Il consiglio dei ministri ha approvato il 5 febbraio scorso la realizzazione di una linea di 350 km per collegare la città di Eilat, unico porto in acque asiatiche di Israele, all'attuale sistema ferroviario, che si connette al porto di Ashdod.

Il progetto dovrebbe partire al più presto, quest'anno.

Per il primo ministro Benjamin Netanyahu, il collegamento rappresenta un mezzo per incrementare i traffici con le economie in espansione dell'Asia, riducendo la dipendenza dai tradizionali mercati di esportazione di Israele in Europa e negli Stati Uniti e trasformando Israele in uno hub di scambi commerciali del Medio Oriente.

Il premier israeliano afferma che poter disporre di una direttrice di trasporto merci terrestre alla volta del Mediterraneo darà impulso al valore del paese quale partner strategico della Cina e dell'India e che sarebbe "utile" nel caso che insorgessero "problemi" con il Canale di Suez.

"Come possiamo far sì che le grandi economie asiatiche si interessino a noi?" si è chiesto Netanyahu nel corso di un'intervista con il Bloomberg News a Tel Aviv il 20 febbraio scorso.

"Possiamo costruire una linea ferroviaria dal Mar Rosso ad Ashdod che colleghi l'Asia all'Europa".

Il progetto "contribuirà ad aprire i mercati".

I responsabili israeliani in occasione di recenti trattative con le loro controparti cinesi ed indiane hanno ipotizzato la possibilità che imprese di quei paesi prendano parte alla costruzione ed alla effettuazione di operazioni nell'ambito del progetto dal costo stimato in 8,6 miliardi di shekel (2,3 miliardi di dollari USA); il governo si aspetta che la realizzazione del progetto richieda cinque anni di tempo a partire dall'inizio dei lavori di costruzione.

Esportazione di prodotti chimici

Il governo stima che il collegamento ferroviario moltiplicherà i traffici merci presso il porto di Eilat, che movimentata principalmente esportazioni di prodotti chimici alla volta di mercati asiatici, dai quali importa merci varie.



Secondo uno studio del ministero dei trasporti, le esportazioni di prodotti chimici da Eilat che nel 2008 avevano totalizzato 2,4 milioni di tonnellate, potrebbero aumentare sino a qualcosa come 5,4 milioni di tonnellate nel 2020.

I contenitori spediti potrebbero incrementarsi da 2.000 a 210.000 TEU.

Il governo sta vendendo il porto ad operatori privati e si aspetta di completare tale processo entro quest'anno.

Il ministero delle finanze ha annunciato il 21 febbraio scorso che cinque imprese - Maman Cargo Terminals and Handling Ltd., Gadot Chemicals Tankers and Terminals Ltd., Papo Maritime Ltd., Mifalei Tovala Ltd. e Gold Bond Group Ltd. – hanno raggiunto uno stadio avanzato nel processo di vendita.

Per due mesi, dopo che il governo avrà adottato i provvedimenti finalizzati alla salvaguardia dei lavoratori del porto, i contendenti potranno presentare le offerte di gara.

La Mifalei Tovala è una consociata della Israel Chemicals Ltd. a partecipazione statale, che estrae minerali dal Mar Morto al fine di produrre potassa e fertilizzanti.

L'acquisizione del porto potrebbe contribuire a limitare le agitazioni dei lavoratori ed altri imprevisti che talvolta hanno ritardato le sue esportazioni in Asia, ha dichiarato Joseph Wolf, esperto finanziario della Barclays Capital di Tel Aviv.

(da: globalportstrategies.wordpress.com, 09.03.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

La Kombiverkehr incrementa i traffici

La Kombiverkehr KG, con sede a Francoforte, ha incrementato l'anno scorso i propri traffici ferroviari del 4,2% per 972.000 consegne camionistiche, equivalenti a 1.945 milioni di TEU.

La maggior parte della crescita è derivata da tratte internazionali.

L'amministratore delegato Robert Breuhahn fa notare: "I nostri volumi in Germania stanno aumentando regolarmente, ma la Kombiverkehr ha tratto principalmente vantaggio dalla linea di tendenza internazionale cui stiamo assistendo con una costante espansione della nostra rete".

Più di due terzi di tutti i carichi autotrasportati della Kombiverkehr – ciascun carico equivale ad un semirimorchio, ad un contenitore da 40 piedi o a due casse mobili – già attraversano le frontiere internazionali.

La società, i cui clienti consistono per lo più in spedizionieri, afferma di avere ancora una volta alleviato i traffici stradali mediante l'effettuazione di oltre 170 treni al giorno nel 2011, apportando un importante contributo alla protezione dell'ambiente.



Dirottando i traffici dalla strada alla rotaia, essa stima che le sole emissioni di anidride carbonica sono state ridotte di 1.046 milioni di tonnellate.

Ci si aspetta che la tendenza di crescita dei carichi continui quest'anno a causa degli ulteriori stimoli derivanti dai miglioramenti apportati ai terminal di Monaco, Amburgo, Colonia e Ludwigshafen, alcuni dei quali sono stati ultimati l'anno scorso, mentre il resto dei lavori dovrebbe essere completato quest'anno.

Ulteriori impulsi proverranno dai numerosi incrementi di capacità e dalle nuove tratte che la Kombiverkehr ha introdotto nel corso dello scorso anno.

Di particolare rilievo sono stati, ad esempio, i servizi dalla Germania all'Austria, alla Romania ed ai Paesi Bassi.

A gennaio di quest'anno un nuovo convoglio ferroviario ha iniziato a viaggiare da Ostrava (nella Repubblica Ceca) a Verona.

Inoltre, sin dalla fine del 2011 alcuni servizi da e per la Polonia sono stati raggruppati in una nuova concezione di treno-navetta che induce notevoli miglioramenti della qualità ed ulteriori incrementi della domanda.

Un altro modo di guardare a questo scenario consiste nella constatazione che la liberalizzazione delle ferrovie nell'Unione Europea non è ancora riuscita a conseguire abbastanza in fretta il miglioramento dei servizi, dal momento che l'autotrasporto ha anche incrementato i propri traffici lo scorso anno, malgrado l'aumento della congestione dei traffici stradali e dei prezzi del carburante, nonché le preoccupazioni ambientali che esso suscita.

La Hupac, concorrente della Kombiverkehr, ha incrementato i propri traffici ferroviari del 6,6% per 723.894 consegne stradali, equivalenti a 1.665.000 TEU, e non smette mai di lamentarsi del fatto che le ferrovie non riescano ad approfittarne del tutto.

(da: ci-online.co.uk, 24.02.2012)

TRASPORTO FLUVIALE

Una disputa mette in discussione l'accordo sulla chiusa del Canale di Kiel

Il commento del governo tedesco, secondo il quale il finanziamento di 300 milioni di euro per una nuova chiusa sul Canale di Kiel potrebbe significare anni di ritardo per altri progetti ugualmente urgenti sull'idrovia, ha attirato critiche da parte di esponenti locali.

Ponendo fine ad anni di ritardo e dopo molteplici proteste, il Ministero dei Trasporti di Berlino aveva recentemente raccomandato la spesa di 60 milioni di euro quest'anno e per altri quattro anni in ordine alla realizzazione di una nuova, quinta chiusa a Brunsbüttel sull'Elba, all'estremità sud-occidentale (Mare del Nord) del canale.

Il finanziamento ha fatto seguito agli avvertimenti secondo cui le chiuse del Brunsbüttel sono in pericolo di crollo imminente.



Esse infatti spesso si guastano, causando lunghi e costosi ritardi alla navigazione su quella che è una delle idrovie artificiali più trafficate del mondo.

Il capo dell'Associazione Nautica di Kiel, Jürgen Rohweder, ha dichiarato che le chiuse "sono in uno stato tecnico disastroso".

Il ministro dei trasporti tedesco Peter Ramsauer afferma al riguardo: "I necessari provvedimenti costruttivi sono stati rimandati per anni.

Adesso stiamo andando avanti con i lavori e di conseguenza il canale è stato reso più efficiente".

La decisione sulla chiusa – si dice che i lavori inizieranno il 17 aprile prossimo – è stata accolta favorevolmente dagli scali portuali marittimi, dalle autorità locali e dai politici statali.

Tuttavia, un portavoce del Ministero dei Trasporti ha ora riattizzato il fuoco dicendo che ciò significa che potrebbero non esserci altri fondi a disposizione per il canale sino a più o meno il 2015.

Ciò dovrebbe apparentemente significare l'accantonamento di altri importanti progetti inerenti al canale dal costo di circa 1,25 milioni di euro che vengono considerati senza dubbio decisivi per il futuro.

Il presidente della Camera di Commercio dello Schleswig-Holstein, Christoph Leicht, ha dichiarato che i commenti del Ministero dei Trasporti sono "incomprensibilmente deludenti".

Il suo ente afferma che l'idrovia è fondamentale per la Germania ed il Nord Europa.

Esso ha ora richiesto un impegno preliminare del Ministero ad eseguire i lavori aggiuntivi.

I progetti relativi al canale ora minacciati sono il rafforzamento e l'ampliamento del tratto nord-orientale lungo 11 km fra Königsfelde e Kiel sul Baltico, lavori, questi, che Berlino stessa aveva ordinato nel 2010 e che avrebbe voluto completare nel 2014.

A ciò dovrebbe seguire lo scavo di un altro metro in profondità del canale sino a 12 metri.

Infine, anche le chiuse di Holtenau, in fondo al canale, hanno bisogno di un urgente rinnovo.

Senza i suddetti lavori, a detta dei responsabili, esse non saranno in grado di movimentare le navi di raccordo containerizzate sempre più grandi e non avranno futuro.

In questo, hanno ragione.

Più di un terzo dei circa 10 milioni di container movimentati ad Amburgo, il maggiore porto tedesco, vengono trasportati attraverso l'idrovia.

Come afferma un portavoce, "senza il Canale di Kiel, Amburgo non sarebbe niente!".



Il canale lungo 100 km fa risparmiare alle navi un viaggio di 250 miglia marine attorno allo Skagerrak.

I carichi mossi lungo il canale sono più che raddoppiati dalla fine degli anni '90 sino a circa 100 milioni di tonnellate l'anno scorso, trasportate su 33.500 navi.

Le dimensioni medie delle navi sono cresciute dalle 2.600 t.s.l. del 2001 alle 4.600 t.s.l. nel 2011.

(da: *maritimejournal.com*, 07.03.2012)

REEFER

Migliorato il sistema Star Cool CA

La MCI (Maersk Container Industry) ha fatto compiere un altro passo avanti alla nuova concezione di spedizione di prodotti deperibili in condizioni di atmosfera controllata (CA) mediante l'integrazione del proprio sistema di membrana a basso costo nel modello progettuale reefer Star Cool Integrated.

Negli ultimi due anni, il sistema Star Cool CA è stato esclusivamente in servizio con la Maersk Line, che lo commercializza sotto la bandiera della Star Care.

Fino ad oggi, sono stati venduti più di 20.000 reefer Star Cool ad atmosfera controllata.

La MCI ha tuttavia annunciato, in occasione della mostra Intermodal 2011 svoltasi ad Amburgo, che avrebbe reso disponibile il sistema a tutti i clienti della MCI, consentendo loro così di spedire prodotti freschi verso mercati più distanti.



“Con l’acquisizione di ulteriore capacità produttiva, un numero maggiore di clienti sarà in grado di utilizzare l’atmosfera controllata, dal momento che il costo dell’acquisizione è relativamente basso.

Essi inoltre risparmieranno denaro in relazione alle operazioni, dato che il costo per viaggio viene

mantenuto minimo” afferma Anders G. Holm del dipartimento vendite e marketing della MCI.

Il sistema Star Cool CA utilizza una membrana che seleziona la CO₂ all’interno del container ed una pompa da vuoto esterna al fine di controllare accuratamente l’atmosfera nel contenitore senza aggiungere alcun gas esterno.

Quando i prodotti traspirano, il sistema estrae automaticamente la CO₂ in eccesso mediante la membrana, mentre una valvola dell’aria fresca si apre quando serve per conservare il limite minore di ossigeno necessario a controllare l’atmosfera nel container al suo livello ottimale a seconda del prodotto trasportato.

La MCI dichiara che una caratteristica innovativa del sistema Star Cool CA è costituita da una tenda di gomma migliorata che, unitamente ad una tenda di polietilene, è più ermetica e resistente ai danni dei modelli già esistenti, minimizzando così il rischio di danneggiamento del carico.

Esso è inoltre caratterizzato da una speciale funzione di cerniera che consente ad una persona di installare la tenda in pochi minuti.

Fino adesso, l’enfasi è stata posta su prodotti ad elevato tasso di traspirazione, quale le banane e gli avocado, ma i collaudi in corso presso la MCI si concentrano sull’estensione dell’uso del sistema Star Cool CA a molti carichi a bassa traspirazione mediante l’aggiunta di una iniezione iniziale di atmosfera.

Il vantaggio della spedizione di prodotti traspiranti in condizioni di atmosfera controllata è sottolineato da Sten W. Hansen, dirigente di una catena danese di negozi di frutta e verdura, la Dansk Supermarked, il quale racconta come la società abbia avuto una sfortunata esperienza nel 2010 quando aveva ricevuto una consegna di banane in 10 container reefer.

“Cinque di loro erano arrivati pieni di prodotti marci e pronti per la scarica.

Il contenuto di cinque contenitori, invece, era arrivato in buone condizioni.

Tutti e dieci i contenitori refrigerati provenivano dalla stessa società di esportazioni.

Tutti e dieci i contenitori erano stati caricati nel medesimo momento.

Cinque di loro disponevano di atmosfera controllata, gli altri cinque no.

In futuro, chiederemo che tutte le consegne di contenitori carichi di banane siano effettuate in regime di atmosfera controllata” ha dichiarato.

(da: worldcargonews, 29.02.2012)

IN CALENDARIO

- **6th Indian Ocean Ports and Logistics 2012**
Mauritius
Thursday 29 and Friday 30 March 2012
- **7th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2012**
Cinnamon Grand Hotel Colombo, Sri Lanka
Thursday 26 and Friday 27 April 2012
- **10th ASEAN Ports and Shipping 2012**
Hotel Indonesia Kempinski Jakarta, Indonesia
Wednesday 30 and Thursday 31 May 2012
- **10th Intermodal Africa 2012**
ICC Durban, South Africa
Thursday 06 and Friday 07 September 2012
- **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.