



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 31/07/2012

PORTI

- Opportunità terminalistiche ad Augusta Pag. 3
- Rotterdam segna una pietra miliare per il terminal Maasvlakte 2 “ 4
- Incremento dei traffici per il porto della Spezia “ 5

TRASPORTO MARITTIMO

- La Maersk annuncia aumenti tariffari per l'Asia “ 6

TRASPORTO FERROVIARIO

- La SNCF Geodis programma un servizio ferro-stradale transalpino “ 7
- Il settore ferroviario accoglie favorevolmente gli investimenti britannici nel trasporto merci “ 8

TRASPORTO INTERMODALE

- Impresa di autotrasporti fa un'offerta per l'operatore ferro-stradale in crisi Novatrans “ 10

TRASPORTO AEREO

- Volumi ed entrate in ribasso per la Lufthansa Cargo “ 11

LOGISTICA

- Il titolare della Gefco rivela i dettagli dell'accordo con la General Motors “ 12

LEGISLAZIONE

- Il Parlamento Europeo approva la nuova versione del Primo
Pacchetto Ferroviario..... Pag. 14

IN CALENDARIO “ 15

31 LUGLIO 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

Opportunità terminalistiche ad Augusta

La ITSA (International Terminal Services Augusta) ha avviato una ricerca al fine di reperire un partner strategico – operatore terminalistico o linea di navigazione – allo scopo di sviluppare ulteriormente le proprie attività nel porto siciliano di Augusta.

La ITSA effettua le proprie operazioni presso il Molo 1 di Augusta, ma, unitamente all'Autorità Portuale di Augusta, sta cercando di realizzare volumi di carico in linea con l'opportunità presentata dallo sviluppo del Molo 2 che, congiuntamente all'adiacente Molo 1, comprenderà un complesso terminalistico perfettamente adatto a sostenere il ruolo di hub di trasbordo di contenitori.

Il Molo 1 è caratterizzato da una banchina lunga 300 metri con pescaggio longitudinale di 14,5-15 metri ed un'area retrostante di 100.000 m², mentre il Molo 2, di cui è in programma l'imminente costruzione, sarà caratterizzato da due banchine, una delle quali lunga 460 metri e l'altra lunga 240 metri, con una profondità longitudinale variante fra i 16 ed i 17 metri.



Attualmente l'equipaggiamento per le movimentazioni sulla banchina al Molo 1 comprende tre gru mobili per compiti pesanti ma sono state bandite gare relative al rafforzamento della banchina e per la consegna di due nuove gru a cavaliere bordo-terra post-Panamax per conto dell'Autorità Portuale.

L'equipaggiamento delle banchine presso il Molo 2 sarà acquisito per conto dell'operatore terminalistico ma con finanziamenti sino al 40%.

La ITSA ha una precedente esperienza nel settore dei container avendo intrapreso operazioni di trasbordo per un'importante linea di navigazione asiatica.

Gli amministratori della ITSA sottolineano ulteriormente che oltre alle moderne infrastrutture il proprio modello di attività è stato sviluppato con il supporto della forza-lavoro allo scopo di poter offrire operazioni in grado di competere con i centri di trasbordo a basso costo nel Mediterraneo.

Ulteriori vantaggi messi in evidenza sono costituiti dal ruolo del porto di Augusta quale importante scalo per le rinfusiere e dalla sua localizzazione in una baia sicura che offre deviazioni minime rispetto alle principali direttrici di traffico marittimo est-ovest.

Si sa che la ITSA è pronta ad accettare un relativamente basso costo di ingresso da parte di un partner strategico in proporzione alla sua capacità di consegnare nuovi volumi di traffico.

(da: *portstrategy.com*, 12.07.2012)

Rotterdam segna una pietra miliare per il terminal Maasvlakte 2

Il Porto di Rotterdam l'11 luglio scorso ha colmato l'ultimo tratto nel vicino argine lungo sette miglia, avendo recuperato quasi 5.000 acri di terreno dal Mare de Nord che ospiteranno il nuovo maggiore complesso di terminal contenitori marittimi d'Europa.

La Regina Beatrice d'Olanda ha dato ufficialmente il via all'isolamento dell'argine, che cambia per sempre la linea costiera dei Paesi bassi.

“Dopo tre anni e mezzo di duro lavoro, oggi abbiamo raggiunto un'importante pietra miliare”.

L'argine attorno al porto containerizzato del Maasvlakte 2 è stato chiuso e questi 2.000



ettari di nuovi Paesi Bassi sono adeguatamente protetti dal mare” ha dichiarato Hans Smits, c.e.o. dell'Autorità Portuale di Rotterdam.

A detta di Smits, l'area territoriale del porto è aumentata del 20% e la linea costiera si è ulteriormente inoltrata nel mare di 2,2 miglia.

Il complesso per contenitori e distribuzione del Maasvlakte 2, con la sua capacità annua di 8,5 milioni di unità equivalenti a 20 piedi, consoliderà la posizione di Rotterdam quale principale porto containerizzato d'Europa in un momento in cui esso si trova a dover affrontare una seria sfida da parte del secondo porto in classifica, vale a dire Amburgo.

Il consorzio Rotterdam World Gateway guidato dalla DP World, che comprende quattro vettori marittimi (MOL, CMA CGM, Hyundai ed APL) aprirà nel Maasvlakte 2 un terminal da 1,5 miliardi di dollari USA e 4 milioni di TEU all'anno nel 2013.

La APM Terminals dovrebbe iniziare le operazioni l'anno successivo presso un'infrastruttura rivale da 4,5 milioni di TEU all'anno.

(da: *joc.com*, 11.07.2012)

Incremento dei traffici per il porto della Spezia

Il porto italiano della Spezia ha incrementato i propri traffici, alla luce dei programmi della Cosco di far diventare il porto ligure la porta d'accesso per l'Africa occidentale e per altre rotte marittime.

I volumi containerizzati del porto spezzino sono aumentati lo scorso anno, risultato, questo, in netto contrasto con le cifre sui traffici portuali fatti registrare altrove in Italia.

L'incremento del 2,7% dei traffici containerizzati alla Spezia è da attribuirsi ai suoi efficienti servizi, ai buoni collegamenti di trasporto e, cosa molto importante, alla sua localizzazione nel Mediterraneo.

Di conseguenza, la compagnia di navigazione cinese Cosco ha individuato questo porto come porta d'accesso all'Africa occidentale e ad altre rotte di navigazione.

La Spezia, quindi, movimenterà spedizioni di contenitori provenienti dall'Estremo Oriente su rotte alla volta di paesi quali Nigeria, Ghana e Costa d'Avorio.



“Troviamo che sia una buona opportunità per noi movimentare il più possibile, non solo carichi locali ma anche carichi dell'Africa occidentale, attraverso questo porto” afferma Xu Hong Jo, c.e.o. della Cosco Container Lines.

“Da quando abbiamo cambiato il porto di approdo in Italia trasferendoci alla Spezia, risparmiamo almeno tre giorni di tempo, oltre ad un bel po' di risparmio economico”.

L'operatore del porto, la Contship Italia, è andato controcorrente rispetto ai porti italiani attraverso un investimento di 200 milioni di euro nelle infrastrutture del porto al fine di realizzare ormeggi più grandi e di migliorare le gru ed altre strutture.

Marco Simonetti, direttore della supervisione e del coordinamento dei terminal contenitori marittimi presso la Contship Italia afferma: “La ragione principale per investire direttamente nelle infrastrutture portuali consiste nel fatto che noi pensiamo di poter gestire in modo più affidabile la programmazione temporale della costruzione delle infrastrutture”.

(da: porttechnology.org, 12.07.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

La Maersk annuncia aumenti tariffari per l'Asia

La Maersk Line ha annunciato un sacco di nuovi GRI (Incrementi Tariffari Generali) in Asia ma non si è unita alla Hapag-Lloyd per quanto riguarda il nuovo aumento delle tariffe per il trasporto di contenitori sull'importantissima direttrice di traffico Asia-Europa.

In occasione di un annuncio fatto il 10 luglio scorso, il vettore danese ha dichiarato che i servizi relativi al nord-est ed al sud-est asiatico alla volta dell'Australia avrebbero fatto registrare un aumento di 300 dollari USA per TEU, che i servizi dell'estremo oriente asiatico alla volta dell'Africa occidentale e meridionale avrebbero fatto registrare un aumento di 150 dollari USA per TEU e che le tariffe inerenti al sud-est asiatico alla volta della Papua Nuova Guinea sarebbero aumentate di 250 dollari USA per TEU.

I nuovi GRI entreranno in vigore il 1° agosto prossimo.

La Hapag-Lloyd resta il solo vettore ad avere annunciato uno PSS (Sovrapprezzo Alta Stagione) e un GRI per agosto sulla rotta Asia-Europa, sebbene gli osservatori del mercato si aspettino che altri seguano il suo esempio.



La linea di navigazione tedesca ha annunciato nella prima settimana di luglio che avrebbe applicato un sovrapprezzo di 600 dollari USA per TEU sui servizi in direzione ovest.

David Barnes, broker di derivati delle tariffe di nolo per i contenitori alla Clarkson Securities, commenta al riguardo: "Nei traffici Asia-Europa dobbiamo ancora vedere un altro vettore che si faccia avanti con incrementi simili a quelli della Hapag-Lloyd, ma non c'è dubbio che i vettori stiano monitorando attentamente le reazioni del mercato per tentare di decidere se la cosa è accettabile: fatto, questo, che sembra improbabile se considerato sulla base degli elementi fondamentali.

Ma quand'è che questi ultimi hanno svolto un ruolo in relazione ai livelli tariffari nel corso degli ultimi 6 mesi?"

(da: lloydsloadinglist.com, 11.07.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

La SNCF Geodis programma un servizio ferro-stradale transalpino

La SNCF Geodis ha confermato di avere in programma un nuovo servizio combinato (strada-rotaia) per semirimorchi attraverso la Svizzera dalla Germania, via tunnel ferroviario del Gottardo.

Il servizio, denominato “Transhelvetica” potrebbe iniziare le operazioni nel 2015, trasportando annualmente 100.000 semirimorchi non accompagnati, pari al 21% circa dei traffici di merci pesanti presenti sulle strade a servizio di questo itinerario.

Il progetto è stato svelato da Arnaud Denizet, dirigente sviluppo autostrada viaggiante transalpina della SNCF Geodis.



Secondo i piani originari, la Transhelvetica dovrebbe offrire sei treni giornalieri da due terminal ferroviari in Germania.

I convogli farebbero quattro viaggi di linea al giorno dalla regione tedesca della Ruhr ad un terminal ferroviario situato a Chiasso, sul confine italo-svizzero.

Una seconda tratta, che offre due viaggi giornalieri andata e ritorno, dovrebbe prevedere l'effettuazione

di operazioni sempre da Chiasso alla Foresta Nera.

Ciascun treno dovrebbe disporre della capacità di trasportare 40 semirimorchi.

La Transhelvetica dovrebbe utilizzare il sistema di carro ferroviario a pianale Modalohr già in uso sull'Autostrada Viaggiante Alpina che corre attraverso le Alpi alla Francia all'Italia e le cui operazioni sono effettuate da una società appartenente congiuntamente alla SNCF ed a Trenitalia.

Anche il servizio combinato “quattro volte al giorno” della Lorry Rail, consociata della SNCF Geodis, che viene effettuato dal Lussemburgo a Perpignano nella Francia sud-occidentale, utilizza i carri Modalohr.

Le esigenze di investimento del progetto, che sono essenzialmente quelle finalizzate a finanziare la costruzione ed il nuovo sviluppo dei terminal ferroviari, non sono stati rivelati.

Peraltro, è probabile che parte del finanziamento possa essere assicurato dalle autorità statali in Germania e Svizzera.

(da: lloydsloadinglist.com, 09.07.2012)

Il settore ferroviario accoglie favorevolmente gli investimenti britannici nel trasporto merci

I programmi di spesa nel trasporto merci ferroviario del governo britannico sono stati accolti con favore dagli operatori del settore.

I programmi di spesa ferroviaria del Dipartimento dei Trasporti contenuti nella HLOS (Specifiche di Produzione di Alto Livello) di recente pubblicazione hanno riscosso il plauso del settore.

Nel contesto di un pacchetto di finanziamenti alle ferrovie di 9,4 miliardi di sterline, il governo ha sostenuto la crescita del trasporto merci ferroviario mediante l'investimento di ulteriori 200 milioni di sterline nella SRfN (rete strategica di trasporto merci ferroviario), che è finalizzata alla realizzazione di tratte ferroviarie primarie che consentano di effettuare operazioni con treni merci più lunghi, rapidi e grandi.

Ciò fa seguito all'investimento di 55 milioni di sterline nella SRfN annunciato dal governo lo scorso novembre e va ad aggiungersi inoltre ai 30 milioni di sterline impegnate dal governo scozzese ai fini dello sviluppo dei progetti di trasporto merci ferroviario in Scozia.

La DB Schenker Rail UK ha accolto favorevolmente il “maggior miglioramento della rete ferroviaria da anni” e ha anche lodato i programmi di elettrificazione delle linee Great Western e Midland Main.

“Le iniziative comporteranno altresì vantaggi per il trasporto merci ferroviario, consentendo agli operatori del trasporto merci di effettuare servizi che utilizzano la trazione elettrica, riducendo notevolmente di conseguenza le emissioni di carbonio”.

La DB Schenker Rail UK ha inoltre accolto con soddisfazione le direttive del Segretario di Stato per i Trasporti all'ORR (Ufficio di Regolamentazione delle Ferrovie) pubblicate nell'ambito della HLOS.

Le direttive contengono un forte messaggio affinché il trasporto merci ferroviario svolga un ruolo importante nella logistica nazionale e nel raggiungimento degli obiettivi del governo in tema di distribuzione sostenibile.

Il Segretario di Stato pertanto “desidera di essere avvisato dall'ORR – nonché di discutere con l'ORR – di ogni provvedimento materiale che l'ORR si proponga di adottare, ovvero della politica che l'ORR proponga di perseguire, che possa comportare effetti negativi sulla competitività del trasporto merci ferroviario nei confronti delle altre modalità”.

Anche la Freightliner ha accolto con favore la pubblicazione della HLOS e della SOFA (Decisione sui Fondi Disponibili) per il Periodo di Controllo 5 della Rete Ferroviaria (dal 2014 al 2019) unitamente alla pubblicazione delle nuove direttive all'ORR.

Lindsay Durham, capo della strategia ferroviaria della Freightliner, ha dichiarato: “L'inclusione di diversi progetti ben identificati con vantaggi diretti per il trasporto merci quali i progetti degli incroci



Peterborough North e Leicester Wigston Junction così come i miglioramenti all'Ely North Junction sono accolti con speciale favore e consentiranno la continuazione della crescita del mercato ferroviario correlato al trasporto marittimo containerizzato a lungo raggio”.

Lo RFG (Railfreight Group) ha dichiarato che i progetti di primaria importanza sono quelli che prevedono il miglioramento delle principali tratte containerizzate dai porti a lungo raggio e ha ribadito l'argomentazione secondo cui il trasporto merci ferroviario trarrà vantaggi dallo sviluppo della “dorsale elettrica” da Southampton a Birmingham, alle East Midlands ed al South Yorkshire.

Lo sviluppo di questa tratta migliorerà inoltre la capacità ed i binari.

Sono stati previsti progetti specifici anche in relazione ad Ely, Peterborough e Leicester, che assicureranno altra capacità al trasporto merci ferroviario.

Maggie Simpson, dirigente alle politiche dello RFG, dichiara: “Siamo felici che il governo abbia dimostrato di impegnarsi nel settore del trasporto merci ferroviario... Questo pacchetto di investimenti supporterà la futura crescita e metterà gli operatori del trasporto merci ed i loro clienti in grado di sviluppare servizi ancor più efficienti ed innovativi”.

(da: worldcargonews.com, 16.07.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

Impresa di autotrasporti fa un'offerta per l'operatore ferro-stradale in crisi **Novatrans**

Il gruppo francese operatore di autocisterne CGA (Charles André) ha presentato un'offerta per rilevare la Novatrans, consociata della SNCF specializzata in trasporto merci ferro-stradale, attualmente in crisi.

La SNCF Geodis ha confermato l'offerta per quanto attiene la proposta di rilevare 78 dipendenti della Novatrans – più o meno un terzo della forza-lavoro complessiva della società – ma non ha voluto fornire ulteriori dettagli.

Anche la GCA, contattata da *Lloydsloadinglist.com*, non ha voluto rilasciare commenti.

Dalla sua sede di Montélimar, nella Francia sud-orientale, la GCA effettua operazioni relative a servizi logistici di rinfuse liquide e secche in tutta Europa per prodotti che spaziano dai petrolchimici agli alimentari.



Due terzi delle attività a lungo raggio della GCA vengono condotte sotto forma di trasporto combinato strada-rotaia.

Un responsabile sindacale ha dichiarato che la SNCF e lo stato francese hanno ritenuto che la proposta della GCA fosse “insufficiente” dal punto di vista dei posti di lavoro da salvare.

“Alla GCA è stato richiesto di migliorare la propria offerta”.

La suddetta fonte ha dichiarato che l'offerta, il cui valore è stimato in 11 milioni di euro, non si riferisce a tutti i terminal della Novatrans, poiché la SNCF ha deciso di trattenere quelli più importanti, come Le Havre e Marsiglia, al fine di evitare la diretta concorrenza con un'altra consociata in perdita del gruppo ferroviario, la specialista in container marittimi Naviland Cargo.

Il consiglio di amministrazione della Novatrans prenderà una decisione in ordine all'offerta della GCA nel corso della propria riunione del 24 luglio.

“Se la proposta dovesse essere respinta, la Novatrans sarà messa in liquidazione, dal momento che altrimenti avrebbe bisogno di una iniezione di capitale da parte della SNCF che la Commissione Europea non consentirebbe poiché si tratterebbe di un aiuto di stato camuffato” si afferma.

Si dice che la Novatrans l'anno scorso abbia fatto registrare un rosso in bilancio fra i 18 ed i 20 milioni di euro, dopo una perdita di 12 milioni di euro nel 2011.

Quest'anno, ci si aspetta che le perdite siano simili.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 12.07.2012)

TRASPORTO AEREO

Volumi ed entrate in ribasso per la Lufthansa Cargo

La tedesca Lufthansa Cargo ha trasportato il 4,6% di merci in meno a giugno rispetto allo scorso anno, avendo ridotto la capacità di linea di pari passo con l'indebolimento della domanda sulle sue rotte-chiave delle Americhe e dell'Asia-Pacifico.

La maggiore linea aerea dedicata al trasporto merci del mondo ha trasportato 151.000 tonnellate metriche di merci a giugno, con un marcato incremento rispetto alle 144.000 tonnellate di maggio che hanno segnato un ribasso del 9,2% dei traffici della prima metà dell'anno rispetto al medesimo periodo del 2011, per 864.000 tonnellate.

Le entrate relative ai carichi trasportati sono diminuite del 4,9% in seguito al taglio della capacità del 6,3%, sospingendo il fattore di carico di un punto percentuale sino al 69,5%.

Il gruppo-madre Lufthansa, che comprende la SwissWorldCargo, ha fatto registrare un calo dei carichi del 3,3% per 172.000 tonnellate per un totale di 987.000 tonnellate rispetto alla metà dell'anno, vale a dire il 7,8% in meno in confronto allo stesso periodo del 2011.

Le entrate sono diminuite del 3,1% rispetto ad una minore capacità del 4,3%, che hanno sospinto il fattore di carico dello 0,8% punti percentuali sino al 66,7%.

La rete relativa alle Americhe ha assistito ad un calo dei traffici del 2,9% sino a 54.000 tonnellate, con un miglioramento significativo rispetto al crollo del 12,8% di maggio.

I volumi dell'Asia-Pacifico sono diminuiti del 6,3% sino a 46.000 tonnellate, rispetto al calo del 12,8% a maggio.

Il rivale più agguerrito, la Air France-KLM, ha fatto registrare una diminuzione dell'1,4% dei traffici rispetto ad un taglio del 2,8% della capacità, che hanno comportato un calo del fattore di carico di 0,9 punti percentuali sino al 63,9%.

Ciò ha costituito un'inversione di tendenza rispetto a maggio, quando i traffici erano crollati dell'8,8% rispetto all'anno precedente.

La IAG, derivata dalla fusione dei vettori British Airways ed Iberia, ha colto l'occasione, dato che i suoi traffici sono aumentati dello 0,6% e le entrate sono state del 6,9% più alte di un anno fa, dal momento che la buona prestazione del vettore britannico ha avuto più peso del calo a doppia cifra del suo socio spagnolo.

La BA, che è un vettore maggiormente dedicato al trasporto merci, ha incrementato le entrate derivanti da questo settore del 4,5%, mentre le entrate della Iberia sono diminuite del 14,3%.

A differenza dei propri rivali, la IAG ha incrementato la capacità del 5,1% a partire da giugno 2011.

(da: *joc.com*, 10.07.2012)



LOGISTICA

Il titolare della Gefco rivela i dettagli dell'accordo con la General Motors

Luc Nadal, il nuovo capo della Gefco, ha dichiarato che l'investitore scelto per rilevare un'importante quota della società sarà rivelato a settembre.

Nadal lo ha detto in occasione di una conferenza stampa svoltasi a Parigi il 10 luglio scorso, nel corso della quale il fornitore di logistica francese ha svelato i particolari del proprio nuovo “mega-contratto” con il produttore statunitense di automobili GM (General Motors).

Il gruppo-madre della Gefco, il PSA Peugeot Citröen, da quest’anno sta cercando di vendere una quota rilevante della propria consociata logistica.

Anche se non ha rivelato l’identità dei candidati all’acquisizione, sembra che Nadal abbia escluso la possibilità di impegnarsi con un concorrente europeo, dal momento che ciò rischierebbe di ostacolare la strategia della Gefco in relazione al traffico internazionale di groupage, così come potrebbe sollevare questioni che comporterebbero il taglio di posti di lavoro.

“Se fosse un gruppo logistico asiatico, statunitense o russo a voler diventare un investitore nella Gefco, ovvero se fosse un fondo d’investimento di capitali ad avere ambizioni di sviluppare la società, ciò non sarebbe un problema” afferma Nadal.



Nadal non ha rivelato quanto della Gefco si sta preparando a vendere la società-madre PSA Peugeot Citröen, ma il mese scorso un esponente sindacale della Gefco ha dichiarato che diversi fondi d’investimento avevano presentato offerte per acquisire sino al 90% del capitale sociale e che la PSA avrebbe potuto incassare 1,2

miliardi di euro da ognuno di questi accordi.

Quanto al contratto settennale con la GM, ai sensi di questo accordo la consociata della PSA Peugeot Citröen rileverà la maggior parte della fornitura logistica in Europa del gigante automobilistico statunitense sin dall’inizio del 2013.

Nadal ha confermato che ciò aggiungerà un 20% al fatturato annuo della Gefco, che nel 2011 ha totalizzato 3,78 miliardi di euro.

Il contratto con la GM inoltre farà sì che un centinaio circa di dipendenti della GM sarà trasferito presso postazioni logistiche della Gefco.

(da: lloydsloadinglist.com, 11.07.2012)

LEGISLAZIONE

Il Parlamento Europeo approva la nuova versione del Primo Pacchetto Ferroviario

Il 3 luglio scorso il Parlamento Europeo ha approvato definitivamente la nuova versione del Primo Pacchetto Ferroviario, che comprenderà misure per il rafforzamento dei legislatori nazionali, il miglioramento della struttura degli investimenti infrastrutturali e la garanzia dell'equo accesso alla rete.

La Direttiva sulla Riformulazione Ferroviaria cerca di semplificare la vigente normativa e fonde tutte e tre le attuali direttive ed i loro successivi emendamenti.

La Commissione Europea afferma che i provvedimenti in questione affronteranno quello che essa considera un basso livello di concorrenza, le prassi discriminatorie e la persistenza di conflitti di interesse, in particolare per quanto attiene all'accesso dei servizi



correlati alla ferrovia, quale l'accesso ai terminal ed alle infrastrutture di manutenzione.

La normativa richiederà enunciati di rete più dettagliati e frequenti, nonché un migliore (ed in certi casi garantito) accesso ai servizi correlati alla ferrovia, e stabilisce regole esplicite sui conflitti di interesse.

Inoltre, essa mira ad occuparsi della avvertita carenza di supervisione normativa da parte delle autorità nazionali.

La Commissione Europea sostiene che i legislatori nella maggior parte degli stati membri sono a corto di personale, dispongono di poteri investigativi limitati e non possono far rispettare le proprie decisioni con sanzioni pecuniarie.

Ai sensi della nuova versione, agli stati membri sarà richiesto di assicurare l'indipendenza dei legislatori rispetto alle altre autorità pubbliche, aumentando i loro poteri e richiedendo loro di collaborare sulle questioni transfrontaliere.

La nuova versione del Pacchetto richiederà altresì strategie a lungo termine ed accordi contrattuali pluriennali fra lo stato ed gli amministratori delle infrastrutture, collegando i finanziamenti alle prestazioni ed ai piani finanziari.

Essa richiederà inoltre regole più precise e “più intelligenti” sugli oneri da pagare per l’accesso, cosa che rappresenta una questione oggetto di dispute da lungo tempo in molti stati membri.

Pur accogliendo favorevolmente la nuova versione, la CER (Comunità delle imprese e delle infrastrutture ferroviarie europee) dichiara di essere preoccupata dal fatto che l’adeguato finanziamento dei gestori delle infrastrutture è soggetto ad una clausola “di possibilità” nel testo definitivo e che l’applicazione di oneri differenziati a seconda dell’ETCS probabilmente penalizzerà gli operatori che viaggiano su linee non equipaggiate con il sistema ERTMS.

Occorrerà che la nuova versione venga formalmente ratificata dagli stati membri, ma la Commissione Europea afferma che ora la strada è aperta per una seconda lettura dell’accordo definitivo.

Ciò consentirà alla normativa di entrare in vigore alla fine dell’anno, con inserimento nei sistemi giuridici degli stati membri per i primi mesi del 2015.

“Queste nuove regole cambieranno notevolmente il modo in cui la concorrenza funziona nel mercato ferroviario” dichiara il commissario ai trasporti Siim Kallas.

“Si tratta di un passo avanti davvero notevole.

Alla fine potremo eliminare le scappatoie presenti nelle leggi in vigore che possono consentire discriminazioni nei confronti dei nuovi venuti ed impedire agli operatori di fornire nuovi ed innovativi servizi”.

(da: railjournal.com, 03.07.2012)

IN CALENDARIO

- **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.