



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

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

**ANNO XXX**  
**Numero del 30 Novembre 2012**

**PORTI**

GLI OPERATORI DI AMBURGO ALLA RICERCA DI SCONTI ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

I FINANZIAMENTI EUROPEI DARANNO IMPULSO AI PORTI ED AI TRAFFICI MARITTIMI  
A CORTO RAGGIO ..... " 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

COLLAUDATA CON SUCCESSO DALLA DB SCHENKER LA NUOVA PROCEDURA  
RELATIVA AL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CINA-GERMANIA ..... " 9

**LOGISTICA**

IMPORTANTE ACQUISIZIONE DELLA HOYER NEL SETTORE DELLA LOGISTICA DI  
PRODOTTI CHIMICI ..... " 11

**LEGISLAZIONE**

L'UNIONE EUROPEA SI ACCINGE A "CONGELARE" IL PROGRAMMA SUL MERCATO  
DELLE EMISSIONI NEL TRASPORTO AEREO ..... " 13

**STUDI E RICERCHE**

ANCORA TROPPE LE PORTACONTAINER IN ATTIVITÀ ..... " 18

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

NUOVO RAPPORTO DELL'EEA EVIDENZIA LE PROBLEMATICHE DELL'INQUINAMENTO  
PROVOCATO DAL TRAFFICO ..... " 20

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

PRONTA NEL 2013 LA NUOVA UNITÀ ECOLINER ..... " 23

**IN CALENDARIO** ..... " 26

**30 Novembre 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

### GLI OPERATORI DI AMBURGO ALLA RICERCA DI SCONTI

Gli operatori portuali di Amburgo chiedono sconti sugli oneri portuali per le navi dotate di capacità superiori a 10.000 TEU, dopo che il piano di approfondimento del Basso Elba è stato nuovamente rinviato dai tribunali.

In seguito ad un pronunciamento preliminare della corte suprema amministrativa federale di Lipsia che ha sospeso l'approfondimento del canale navigabile del fiume Elba, la UVHH (Unternehmensverband Hafen Hamburg eV), associazione degli operatori portuali di Amburgo, ha richiesto una riduzione degli oneri portuali per le portacontainer con capacità di oltre 10.000 TEU, dal momento che esse non possono accedere ad Amburgo a pieno carico.

“La nostra clientela internazionale si aspetta urgentemente un segnale sostenibile finalizzato ad alleviare la difficile situazione” ha dichiarato la UVHH.

“In assenza di provvedimenti, si teme che il porto di Amburgo possa perdere volumi di carico e quindi potenziali posti di lavoro”.



Fino a quando il vicolo cieco del dragaggio del Basso Elba non sarà stato risolto, la UVHH vorrebbe che venisse dichiarata una moratoria in ordine ai finanziamenti concessi

annualmente alla Stiftung Lebensraum Elbe (Fondazione Habitat dell'Elba).

La fondazione ha ricevuto un finanziamento di avvio di 10 milioni di euro dalla HPA (Autorità Portuale di Amburgo) e ha inoltre finora ricevuto altri 5,5 milioni di euro derivanti dalle riscossioni degli oneri portuali annui.

Attualmente, il 4% circa degli oneri portuali (più o meno 1,5 milioni di euro) vengono trasmessi annualmente alla fondazione.

Finora, peraltro, a detta della UVHH, dalla fondazione non è stato realizzato alcun progetto ed il settore portuale non è a conoscenza di qualche progetto o proposta in arrivo.

La UVHH prosegue asserendo che il settore portuale supporta gli sforzi finalizzati allo sviluppo sostenibile del bacino dell'Elba e ha realizzato notevoli investimenti in sostenibilità, con progetti quali l'energia marittima alternativa, i terminal per gas naturale liquido, il trasporto fluviale su chiatta, l'energia ibrida e così via, ma che non può supportare tali investimenti a meno che essi non producano profitti.

Le suddette richieste sono state presentate dall'attuale presidente della UVHH Gunther Bonz e sono state immediatamente respinte da vari gruppi ambientalisti, fra cui la NABU, il BUND e ed il WWF, mentre anche il Ministero dell'Economia di Amburgo si è dimostrato freddo al riguardo.

Un portavoce del Ministero ha dichiarato: "Uno sconto sugli oneri portuali non è necessario per conservare i clienti ad Amburgo.

Invece, noi suggeriamo che le compagnie di navigazione containerizzate potranno trarre vantaggio dall'introduzione di una intelligente gestione dei traffici da parte della HPA al fine di alleviare i problemi nautici relativi alla navigazione sul fiume Elba".

Alla data del 21 novembre la HPA non aveva ancora risposto alle richieste della UVHH; ci si preoccupa che – date le prevalenti difficili condizioni di mercato – Amburgo perderà nuovamente traffici a favore di Rotterdam, che ha appena annunciato un ulteriore sconto sugli oneri portuali per il 2013.

Gli ultimi dati trimestrali forniti dalla HPA mostrano come nei primi nove mesi dell'anno i traffici containerizzati di Amburgo siano diminuiti dello 0,6% sino a 6,7 milioni di TEU.



La HPA ha ribadito che, mentre nel 2007 solo 597 ULVs (navi ultra grandi) avevano scalato il porto, l'anno scorso il numero delle navi di lunghezza superiore a 300 metri e/o di baglio superiore ai 45 metri ha raggiunto la cifra di 894.

"Per gli armatori con navi che fanno scalo ad Amburgo e per gli altri clienti del settore portuale, della logistica e dei traffici in tutto il mondo, la rapida realizzazione del programmato approfondimento del canale di navigazione rappresenterà un notevole miglioramento a garanzia dell'accessibilità del porto dal mare" afferma Claudia Roller, c.e.o. del marketing del Porto di Amburgo.

“Il protrarsi delle liti fra i vari gruppi di interesse potrebbe portare ad un punto morto nell’ulteriore sviluppo delle infrastrutture di trasporto stradali, ferroviarie ed idroviarie che viene così urgentemente richiesto dalla nostra economia nazionale e da quelle dei nostri vicini europei.

La gran massa delle importazioni ed esportazioni tedesche vengono movimentate via Amburgo ed attraverso altri porti marittimi tedeschi che rappresentano un vantaggio assai importante, data la loro localizzazione, per il commercio estero tedesco e per tutti i posti di lavoro coinvolti”.

*(worldcargonews.com, 21.11.2012)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### I FINANZIAMENTI EUROPEI DARANNO IMPULSO AI PORTI ED AI TRAFFICI MARITTIMI A CORTO RAGGIO

Secondo il Commissario Europeo per i Trasporti Siim Kallas, le proposte di finanziamento dell'Unione Europea per le infrastrutture, pari a 50 miliardi di euro, avranno conseguenze dirette per il trasporto marittimo europeo.

Kallas ha dichiarato alla rivista *Lloyd's List* che l'iniziativa CEF (Collegare l'Infrastruttura Europa) aiuterebbe lo shipping a far fronte alla "sfida dell'ammodernamento", sia stimolando il settore dello shortsea, sia modernizzando i suoi porti.



"Mettere sotto controllo il notevole potenziale del trasporto marittimo a corto raggio richiede una migliore integrazione dei porti nell'ambito delle filiere logistiche infra-europee" ha detto Kallas, che è anche Vice Presidente della Commissione Europea.

"Con la CEF, le autorità nazionali ed i porti potranno disporre di un importante meccanismo di

finanziamento per affrontare la sfida dell'innovazione".

L'iniziativa proposta del valore di 50 miliardi di euro, tuttavia, è contenuta nel controverso bilancio 2014-2020 dell'Unione Europea.

Ad ottobre, la presidenza cipriota dell'Unione Europea ha proposto tagli per 50 miliardi di euro al bilancio, con una riduzione specifica del 20% circa alla proposta iniziativa CEF.

"Nel contesto di questa proposta di riduzione, la parte relativa ai trasporti deve accollarsi il taglio più grave, circa il 30% rispetto alla proposta originale della Commissione" afferma Kallas.

"Si tratta di una notevole sproporzione in nessun modo accettabile, né per la Commissione, né per il Parlamento Europeo.

La riduzione media per altre poste di bilancio è del 5% circa ed inoltre molti stati membri sembrano condividere questa opinione.

Come sempre accade, è probabile che si trovi un compromesso più o meno a metà strada”.

Se vi sarà davvero uno stanziamento appropriato nel bilancio dell’Unione Europea, lo scopo a grandi linee della CEF sarà quello di migliorare le infrastrutture di trasporto all’interno dell’Europa, contribuendo alla competitività delle attività europee e “riducendo i costi di trasporto”, nonché “ingenerando posti di lavoro e crescita”.

Le spese per infrastrutture proposte giungono in un momento di austerità in molti paesi dell’Unione Europea, ma Kallas è ottimista perché “assicurando un’adeguata accessibilità ai porti, la CEF comporterà un forte stimolo all’espansione delle operazioni di shortsea”.

“Abbiamo bisogno di spendere meglio i nostri soldi.

La CEF è stata progettata con questo obiettivo in mente” ha detto Kallas.

La Commissione ha riconosciuto come le problematiche per i porti europei si fondino sulle dimensioni in aumento e sui cambiamenti alle specifiche di molte navi.

“Le prestazioni s’incrementeranno in futuro ed anche le dimensioni delle navi lo faranno.

I progressi nella progettazione navale e nella tecnologia devono essere controbilanciati da adeguati sviluppi nei porti” afferma Kallas.

La Commissione prevede altresì che continui la tendenza verso portacontainer più grandi ed innovazioni nei settori reefer, petroliere e cisterne chimiche, gasiere e navi passeggeri, che metteranno tutte quante a dura prova l’attuale capacità dei porti europei di servire i traffici di origine marittima dell’Unione Europea.

C’è poi la questione critica dell’elevato costo di lavorare con molti porti europei.

“Oggi, per alcuni traffici, il costo dei porti e dei terminal può superare il 25% del costo complessivo della logistica da porta a porta” dichiara Kallas.





“Migliorare la qualità e l’efficienza dei servizi portuali rappresenta lo stretto necessario per difendere la competitività internazionale delle industrie europee”.

Kallas ha inoltre sottolineato come i traffici restino “un catalizzatore della crescita economica” e ha dichiarato che la CEF da 50 miliardi di euro “servirebbe ad attirare investimenti privati nei porti, non solo per investimenti relativi a nuove iniziative, ma anche per investimenti che possano aiutare le infrastrutture esistenti a rimanere vitali e moderne”.

I proposti finanziamenti della CEF saranno pertanto accompagnati da altre misure finalizzate a migliorare l’ambiente lavorativo dello shipping, quali la revisione della politica portuale dell’Unione Europea e l’iniziativa della Cintura Blu sulla semplificazione amministrativa, che ha lo scopo di ridurre la burocrazia nei porti, ha detto Kallas.

Dati i potenziali benefici per lo shipping europeo, e malgrado le controversie sul bilancio dell’Unione Europea, Kallas è ottimista riguardo alle prospettive della CEF.

“La Commissione preme sui leader affinché siano coerenti.

Se essi vogliono che l’economia europea cresca, occorre che le assicurino risorse appropriate” afferma.

“Confido che la destinazione di risorse di bilancio alla CEF possa consentire, alla fine, il finanziamento dei più importanti progetti infrastrutturali destinati a collegare l’Europa”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 16.11.2012)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### COLLAUDATA CON SUCCESSO DALLA DB SCHENKER LA NUOVA PROCEDURA RELATIVA AL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CINA-GERMANIA

La DB Schenker ha collaudato con successo una "nota comune di consegna" per le spedizioni di trasporto merci ferroviario dalla Cina all'Europa.

L'operatore ha dichiarato che, una volta introdotta la procedura nei servizi regolari, sarà quindi possibile promettere orari di viaggio più brevi grazie al minor tempo impiegato per l'attraversamento delle frontiere.

I treni possono raggiungere Duisburg da Chongqing, nell'hinterland della Cina – circa 11.000 km attraverso Cina, Kazakhstan, Russia, Bielorussia e Polonia – in appena 18 giorni.

Afferma la DB Schenker: "È stato possibile dimostrare come una nota comune di consegna possa essere strutturata per funzionare, dal momento le informazioni complete che sono richieste per il transito e dai paesi riceventi sulla tratta devono essere incluse anche nella nuova nota comune di consegna quando essa viene rilasciata in Cina.



Di conseguenza, i controlli ed i dati supplementari che attualmente vengono richiesti per le sezioni europee della tratta, oltre

alla trascrizione delle note di consegna, in futuro saranno eliminati.

Ciò significa che il tempo impiegato all'attraversamento delle frontiere può essere notevolmente ridotto, con una corrispondente riduzione dei tempi di rifornimento e di viaggio.

Questo comporterà vantaggi per l'intero settore e migliorerà la competitività delle ferrovie.

La semplificazione dei documenti di trasporto merci in modo simile a ciò che avviene nel trasporto merci aereo e marittimo è una delle più importanti misure adesso in corso di introduzione al fine di ridurre ulteriormente i tempi di viaggio in modo significativo fra la Cina e l'Europa.

Fino adesso, per le spedizioni ferroviarie di questo tipo venivano richieste due distinte note di consegna.

La semplificazione apre altresì alla possibilità di utilizzare in futuro una nota di consegna elettronica".

Il collaudo è stato organizzato congiuntamente dalla DB Schenker e dall'operatore ferroviario YuXinOu (Chongqing) Logistics Co.

*(da: lloydsloadinglist.com, 27,11,2012)*

## LOGISTICA

### IMPORTANTE ACQUISIZIONE DELLA HOYER NEL SETTORE DELLA LOGISTICA DI PRODOTTI CHIMICI

La HOYER, ditta specializzata in servizi logistici ed attiva a livello internazionale con sede ad Amburgo, ha rilevato la divisione rinfuse liquide della società olandese di logistica De Rijke.

L'acquisizione rappresenta un'iniziativa chiaramente diretta ad incrementare la posizione di mercato della HOYER nel settore della logistica chimica in Europa.

"Il portafoglio della De Rijke costituisce una partita ideale nel contesto della strategia di crescita della HOYER" afferma Günter-Friedrich Maas, responsabile dell'unità operativa Chemilog della HOYER, spiegando le motivazioni dell'acquisizione.

"In tal modo conseguiremo quote di mercato, particolarmente nelle nostre relazioni da e per la Gran Bretagna, la Scandinavia e l'Italia".

Un particolare vantaggio è altresì quello costituito dalla marcata attenzione all'intermodale della De Rijke: oltre il 75% delle vendite dell'unità rinfuse liquide della De Rijke derivano dal trasporto intermodale, l'ecologica ed efficace combinazione fra strada e rotaia.

"Lo sviluppo di questi servizi costituisce un'importante componente della strategia della HOYER" continua Maas.

"Per l'unità operativa Chemilog della HOYER l'acquisizione comporta un incremento del 40% delle sole attività intermodali".

Anche le prospettive di integrazione delle attività della De Rijke nelle attività già esistenti della HOYER sembrano buone.



La HOYER ha rilevato tutti e 240 i dipendenti della De Rijke presso i suoi cinque uffici europei: Göteborg in Svezia, Preston Brook in Gran Bretagna, Moerdijk nei Paesi Bassi, Le Havre in Francia e Piacenza in Italia.

L'accordo porta con sé 1.500 contenitori cisterna, 130 trattori e 300 semirimorchi e telai cisterna.

*(da: [bulk-distributor.com](http://bulk-distributor.com), 22.11.2012)*

## LEGISLAZIONE

### L'UNIONE EUROPEA SI ACCINGE A "CONGELARE" IL PROGRAMMA SUL MERCATO DELLE EMISSIONI NEL TRASPORTO AEREO

Alla metà di novembre, varie pubblicazioni sui mezzi d'informazione hanno suggerito che l'Unione Europea metterà in atto un "congelamento" di un anno per il proprio ETS (Programma sul Mercato delle Emissioni) che dovrebbe imporre nuove imposte sulle emissioni per i vettori aerei degli Stati Uniti e di altre nazioni che volano da e per l'Unione Europea.

Ai sensi dell'ETS, l'Unione Europea richiede che tutte le linee aeree paghino tasse all'Unione Europea nell'ambito di un sistema che istituisce tetti massimi ai permessi in termini di emissioni, nel tentativo di ridurre le emissioni in aria ingenerate dai loro voli nello spazio aereo dell'Unione Europea.

L'ETS dell'Unione Europea è stato istituito nel 2005.



Secondo l'Unione Europea, l'ETS pone un tetto - o limite - al quantitativo complessivo di determinati gas serra che possono essere emessi dalle fabbriche, dagli impianti elettrici e da altre installazioni nel sistema.

Nell'ambito di questo tetto, le imprese ricevono permessi che possono vendere a - o comprare da - altri a seconda della necessità.

Per il settore della navigazione aerea di linea, ciò è entrato in vigore il 1° gennaio 2012.

L'Unione Europea sostiene che ai sensi dell'ETS alla fine di ogni anno una società deve rimettere i permessi necessari a consentire le proprie emissioni in essere ovvero pagare ammende salate.

In un rapporto della Reuters si legge che, anche se l'ETS per ora è stato sospeso, la Commissaria Europea per il Clima Connie Hedegaard ha dichiarato che esso tornerebbe in vigore nel caso che l'organismo sulle linee aeree dell'ONU non dovesse riuscire a raggiungere un accordo a livello globale.

Il Dow Jones, inoltre, ha riferito che questo sviluppo giunge sulla scorta di un proficuo incontro svoltosi nella seconda settimana di novembre presso l'Organizzazione per l'Aviazione Civile delle Nazioni Unite, che si è concentrato sul raggiungimento di un accordo globale in ordine a come regolamentare a livello internazionale le emissioni di anidride carbonica.

Prima di queste notizie provenienti dall'Unione Europea, la Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti aveva votato l'approvazione della legge S. 1956 – la normativa proibizionista del 2011 relativa al programma europeo sul mercato delle emissioni – al fine di far sì che gli Stati Uniti non partecipassero all'ETS.

“Fortunatamente, i leader dell'Unione Europea che hanno promosso l'imposizione di una tassa ingiusta sull'aviazione internazionale hanno provvisoriamente ritirato la proposta di tassare le emissioni” afferma in una dichiarazione John Mica, deputato della Florida e Presidente della Commissione Trasporti ed Infrastrutture della Casa dei rappresentanti.

“Alla proposta non dev'essere consentito di tornare a galla nel giro di un anno come una fenice che risorge dalle proprie ceneri.

Dobbiamo assicurare gli operatori, le linee aeree ed i consumatori statunitensi circa il fatto che riusciremo a sbarazzarci di un futuro ingiusto onere fiscale.

Questo disegno di legge rappresenta una ferma risposta da parte del Congresso degli Stati Uniti nel senso che questa nazione non permetterà che i posti di lavoro statunitensi ed il nostro settore aeronautico siano minacciati da un programma fiscale dell'Unione Europea imposto unilateralmente ed illegale”.

Questa iniziativa era stata preceduta da un'altra nell'estate del 2011, quando la Camera dei Rappresentanti aveva approvato la normativa H.R. 2954 – legge proibizionista del 2011 sul Programma del Mercato delle Emissioni dell'Unione Europea – indirizzata al Segretario dei Trasporti affinché vietasse agli operatori di aerei statunitensi di partecipare all'ETS europeo.

I parlamentari avevano aggiunto che il disegno di legge incaricava i responsabili statunitensi di negoziare od intraprendere tutte le iniziative necessarie a far sì che gli operatori aerei statunitensi non venissero penalizzati da qualsiasi programma europeo sul mercato delle emissioni imposto unilateralmente.



delle emissioni imposto

L'Associazione del Trasporto Aereo Internazionale (IATA) ha dichiarato di essere favorevole alla decisione dell'Unione Europea.

"L'annuncio della Commissaria Connie Hedegaard di avere "fermato l'orologio" in ordine all'applicazione dell'ETS dell'Unione Europea ai voli da per i paesi non appartenenti all'Unione Europea rappresenta un notevole passo nella direzione giusta e crea un'opportunità per la comunità internazionale" afferma in una dichiarazione Tony Tyler, direttore generale e c.e.o. della IATA.

"La pragmatica decisione della Commissione riconosce chiaramente i progressi fatti verso una soluzione globale per la gestione delle emissioni di carbonio in aviazione da parte della ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile).

A gennaio, il Wall Street Journal ha riferito che un gruppo di 29 nazioni ha richiesto che l'Unione Europea rigetti l'ETS, evocando il rischio di una guerra commerciale.

Nel documento si dice che queste nazioni, fra cui gli Stati Uniti, la Russia, la Cina e l'India, hanno concordato di adottare un "paniere di misure" che consentano a



ciascuna nazione di scegliere le iniziative che ritengono più efficaci per contrastare l'ETS.

Nella pubblicazione si afferma inoltre che l'ETS ha incontrato una forte resistenza e ha sollevato timori di una guerra commerciale, dato che gli oppositori dicono che il programma eccede la propria autorità legale mediante l'imposizione di oneri sulle emissioni per i voli al di fuori dell'Unione Europea.

Come detto in precedenza, i caricatori statunitensi di merci per via aerea non sono in nessun modo sostenitori dell'ETS.

"L'Associazione Spedizionieri Aerei è estremamente preoccupata sia per la proposta di Programma sul Mercato delle Emissioni dell'Unione Europea, sia per il disegno di legge statunitense presentato in risposta" dichiara Brandon Fried, direttore esecutivo dell'AfA (Associazione Spedizionieri Aerei).



“Queste iniziative potrebbero comportare un impatto negativo sul trasporto merci aereo a causa dell’incremento dei costi, del ritardo delle spedizioni e dell’avvio di potenziali guerre commerciali”.

Fried ha detto che l’AfA sperava che si trovasse una soluzione più cooperativa in cui tutti i paesi lavorassero all’elaborazione di una politica oculatamente armonizzata in luogo del tentativo unilaterale dell’Unione Europea di risolvere il problema.

“Se non si dovesse riuscire a realizzare accordi sui programmi climatici reciprocamente accettabili e dovessero prevalere iniziative unilaterali quale il programma sul mercato delle emissioni dell’Unione Europea, le conseguenti guerre commerciali di rappresaglia fra nazioni potrebbero ingenerare più danni all’economia mondiale di quelli provocati dal riscaldamento globale medesimo” afferma Fried.

“L’alternativa preferita è quella di promuovere un approccio integrato al clima ed alle politiche energetiche che impegni tutte le nazioni a costruire un settore aeronautico ad elevata efficienza ed a basso costo”.

Fried ha ammesso che si tratta senza dubbio di una sfida a livello globale: i risparmi conseguiti in un continente servirebbero ben poco allo scopo di risolvere una crisi in tutto il mondo se non vi fossero compresi altri paesi.



“Al fine di pervenire ad una soluzione a livello mondiale, occorre che i paesi raggiungano un mutuo accordo” dichiara.

“L’ICAO (Organizzazione Internazionale dell’Aviazione Civile) è il migliore forum per affrontare questi argomenti relativi alle emissioni e per

assicurare la sostenibilità del settore aeronautico globale”.

Fried afferma che le iniziative unilaterali ed obbligatorie decise senza l’accordo con le parti coinvolte sono inaccettabili.

“Tali soluzioni avranno un impatto estremamente negativo sul settore mondiale dell’aviazione” ha aggiunto.

Bruce Carlton, Presidente della Lega Nazionale del Trasporto Industriale, afferma che ai partner commerciali statunitensi non è consentito di fare discriminazioni sulla base della bandiera nazionale o della registrazione.

“Se a tutti quanti, compresi i vettori dell’Unione Europea, venisse estesa questa regola, ci potrebbe essere più di un fondamento od almeno un fondamento giuridico per questo” ha detto Carlton.

“A giudicare dalle apparenze, ciò sembrerebbe essere un’imposta discriminatoria, di cui si sta occupando la struttura dell’Organizzazione Mondiale del Commercio.

I programmi a livello regionale non funzionano.

Nei traffici internazionali, questi programmi sono destinati a suscitare ogni sorta di problemi”.

*(da: logisticsmgmt.com, 16.11.2012)*

## STUDI E RICERCHE

### ANCORA TROPPE LE PORTACONTAINER IN ATTIVITÀ

La flotta mondiale di portacontainer cellulari è ancora troppo grande per intonarsi al bilancio fra offerta e domanda, anche se per la fine dell'anno essa sarà minore di quanto si prevedesse.

Secondo gli esperti di Alphaliner, la capacità aggregata della flotta di portacontainer cellulari raggiungerà i 16,5 milioni di TEU, con un incremento del 6,7% entro la fine dell'anno.

Questa cifra è al di sotto delle previsioni iniziali effettuate dagli analisti a gennaio, quando la crescita stimata era dell'ordine dell'8,3%.

Secondo Alphaliner, lo squilibrio fra domanda ed offerta per le portacontainer ha comportato un aumento delle rottamazioni di navi ed una nuova ondata di dilazioni e rallentamenti delle consegne, con 135.000 TEU di ordinazioni scivolati dal 2012 al 2013.



I suoi dati mostrano come ci si aspetti che le consegne di nuove navi si incrementino dagli 1,33 milioni di TEU di quest'anno (leggermente al di sotto degli 1,39 milioni di TEU che erano stati previsti) agli 1,67 milioni di TEU nel 2013.

“Ci si attende che ciò porti la flotta cellulare a 17,9 milioni di TEU entro la fine del 2013; una crescita netta, questa, del 9% previa deduzione di una previsione di 200.000 TEU per le rottamazioni e 100.000 TEU per le dilazioni ed i rallentamenti” dichiara Alphaliner.

“Più di tutto, le consegne di tre navi da 16.020 TEU per la CMA CGM sono state differite di un periodo di tempo da tre a sei mesi, con le ultime due unità fatte slittare dalla fine del 2012 ad aprile 2013, mentre anche diverse altre grandi unità di oltre 8.000 TEU sono state dilazionate” afferma l'analista.

Secondo i suoi dati, quest'anno sarà il secondo anno di sempre in termini numerici per quanto riguarda le portacontainer uscite dal mercato, dopo l'annata record del 2009 quando vennero perduti 381.000 TEU.

Inoltre, l'età media delle portacontainer rottamate finora quest'anno si trova al punto storicamente più basso degli ultimi 24 anni, date le 37 navi con meno di 20 anni vendute per essere rottamate.

La flotta attuale di unità cellulari si attesta a 4.946 navi, ovvero l'equivalente di 16,3 milioni di TEU.

La AP Møller-Maersk detiene la quota principale del mercato, con il 15,5% pari a 2,58 milioni di TEU.

Subito dopo viene la MSC, che possiede il 13,1% della flotta di linea mondiale.

*(da: lloydsloadinglist, 23.11.2012)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **NUOVO RAPPORTO DELL'EEA EVIDENZIA LE PROBLEMATICHE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DAL TRAFFICO**

Come sottolinea l'EEA, l'inquinamento derivante dal traffico resta fonte di seria preoccupazione per la salute in molte parti d'Europa.

Il rapporto annuale dell'EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) è stato presentato il 27 novembre scorso alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo.

Il rapporto, compilato ai sensi del TERM (Procedura di Rapporto sui Trasporti e l'Ambiente), valuta l'impatto ambientale dei trasporti in tutta Europa.

Nel rapporto si nota che negli ultimi anni c'è stato qualche miglioramento, sebbene ciò possa essere in parte attribuito alla riduzione dell'attività economica nel corso della recessione.

Il rapporto afferma che, quando il clima economico migliorerà, i nuovi obiettivi di trasporto dell'Unione Europea dovrebbero concentrare gli sforzi sull'ulteriore riduzione dell'impatto ambientale.

**European Environment Agency**



Sebbene l'inquinamento atmosferico sia diminuito nel corso degli ultimi due decenni, esso rappresenta ancora un notevole problema in molte zone.

La normativa europea inerente ai veicoli in circolazione non è riuscita a ridurre davvero le emissioni di diossido di azoto sino ai livelli previsti dalla legge, sebbene essa abbia conseguito notevoli miglioramenti in relazione alla qualità dell'aria nel complesso.

L'incremento del trasporto di merci sta altresì comportando una scarsa qualità dell'aria.

Il trasporto merci è stato una delle principali cause dell'elevato livello di NO<sub>2</sub>.

L'aumento del trasporto marittimo nel corso degli ultimi due decenni ha significato inoltre che le emissioni di ossidi di zolfo che sono causa di piogge

acide sono diminuite solamente del 14% dal 1990, malgrado i notevoli miglioramenti dell'efficienza.

Jacqueline McGlade, direttore esecutivo dell'EEA, dichiara: "Una delle maggiori sfide del 21° secolo sarà quella di mitigare gli effetti negativi del trasporto – gas serra, inquinamento atmosferico ed acustico – pur assicurando gli aspetti positivi della mobilità.

L'Europa potrebbe porsi all'avanguardia intensificando il proprio impegno nell'area dell'innovazione tecnologica nella mobilità elettrica.

Tali cambiamenti potrebbero trasformare la vita nei centro-città".

La gente che vive in prossimità di strade trafficate in tutta l'Europa è ancora particolarmente esposta ad un livello eccessivo di inquinamento atmosferico.



Nel 2010 presso il 44% delle stazioni di monitoraggio dell'aria nelle strade sono stati registrati livelli dannosi di NO<sub>2</sub> eccedenti i limiti di legge.

I livelli di PM<sub>10</sub> hanno superato i limiti nel 33% dei casi nei suddetti siti.

All'Europa occorre ridurre ulteriormente l'energia consumata dal trasporto, dal momento che essa è stata inferiore solamente del 4,3% rispetto al suo picco del 2007.

L'uso dell'energia in alcune modalità di trasporto è stato molto influenzato dalle fluttuazioni economiche degli ultimi anni.

La domanda di trasporto merci è particolarmente sensibile alle fluttuazioni economiche.

Dopo un brusco calo dal 2008 al 2009, essa è cresciuta del 5,4% nel 2010.

La domanda di trasporto passeggeri è calata di quasi l'1% fra il 2009 ed il 2010.

Ciò sembra andare in senso contrario alla tendenza a lungo termine, dal momento che la domanda di trasporto passeggeri si è stabilmente

incrementata in tutta l'Unione Europea a partire dai dati fatti registrare alla metà degli anni '90.

L'uso delle automobili private è rimasto più o meno stabile, afferma il rapporto, nonostante la regressione economica e le ampie fluttuazioni dei prezzi del carburante nel corso dell'ultimo decennio.

In alcuni casi, i prezzi potrebbero avere influenzato la gente a fare scelte che rappresentano un danno per l'ambiente.

L'acquisto di un'automobile è divenuto sempre più economico in termini reali sin dalla metà degli anni '90, sottolinea il rapporto, mentre i viaggi in treno ed il trasporto passeggeri via acqua sono divenuti più costosi.

Ciononostante, le nuove automobili stanno diventando più efficienti per quanto riguarda il consumo di carburante.

Le auto vendute nel 2011 sono state mediamente più efficienti del 3,3% rispetto alla media delle vendite dell'anno prima.

Il settore dei trasporti deve ridurre il CO<sub>2</sub>E del 68% nel periodo compreso fra il 2010 e la metà del secolo al fine di centrare gli obiettivi postisi dall'Unione Europea.

Le emissioni di gas serra del trasporto sono diminuite dello 0,4% dal 2009 al 2010 e le prime stime indicano un decremento simile per il periodo compreso fra il 2010 ed il 2011.

Il rumore è un altro fattore impattante dal trasporto che può causare seri problemi alla salute.

Il rapporto rivela che nelle maggiori città europee tre residenti su cinque sono esposti a livelli dannosi di inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.

Anche nelle campagne, 24 milioni di europei sono esposti ad un dannoso inquinamento acustico notturno.

*(da: worldcargonews.com, 27.11.2012)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### PRONTA NEL 2013 LA NUOVA UNITÀ ECOLINER

La Ecoliner, nave adibita al trasporto di merci da 8.000 t.p.l. assistita da vele della Dykstra, sarà impiegata dalla Fairtransport nei traffici atlantici.

La nave è stata progettata dalla ditta olandese di architettura navale Dykstra (in origine denominata Ocean Sailing Development Holland BV) che dispone di una buona esperienza nella progettazione di mega-yacht e nella supervisione alla costruzione di yacht oceanici.

Su iniziativa della Fairtransport BV, la ditta ha sviluppato una nave da trasporto merci da 8.000 t.p.l. dotata di vele per i traffici transatlantici, in cui la nave può trarre vantaggio da condizioni di vento favorevoli.

Lo scopo della Ecoliner è quello di fornire una soluzione che faccia concorrenza alle navi attuali.

L'elevato costo di costruzione di una nave a vela (in relazione ad



attrezzature di manovra e scafi leggermente più lunghi) dovrebbe essere ammortizzato rispetto al periodo tecnico di vita della nave pari a circa 30 anni mediante la drastica riduzione dei costi di carburante.

La Ecoliner è progettata come nave multiruolo, ma anche altre progettualità come petroliere, rinfusiere e navi per carichi speciali potrebbero costituire un'opzione.

La velocità di servizio a vele completamente spiegate dovrebbe essere di circa 12 nodi a seconda del tipo di carico e delle condizioni di vento e di tempo, ma la nave potrebbe anche raggiungere una velocità di punta di 18 nodi.



Qualora la velocità di crociera dovesse scendere sotto i 12 nodi, la nave sarebbe supportata da un motore elettrico.

“L’esperienza ottenuta con la Rainbow Warrior III ha mostrato come tale concezione sia assai efficiente per quanto riguarda il carburante” dichiara la Dykstra.

“Grazie al motore ed alle vele, la Ecoliner potrebbe effettuare operazioni competitive rispetto alle navi ordinarie da 8.000 t.p.l.

Data la futura richiesta di navigazione sensibile all’ambiente, la nave viene classificata quale “nave verde” ai sensi dell’indice di navigazione pulita”.

La Dykstra ha esperienza di un certo numero di attrezzature di manovra di vario tipo.

Queste ultime possono essere manovrate e controllate da una sola persona dal ponte, di modo che non è necessario altro equipaggio, come risulta dai collaudi effettuati nella galleria del vento.

Le attrezzature da manovra necessitano di poca manutenzione, dal momento che sono fatte di tessuto regolamentare per vele (Dacron).



La Wolfson Unit ha effettuato i collaudi nella galleria del vento ed un’ulteriore ricerca di ingegneria meccanica ha ottimizzato il peso e le dimensioni strutturali delle attrezzature di manovra.

Il fatto che la nave in questione sia un veliero richiede una diversa forma dello scafo rispetto a quella delle navi con motorizzazione standard.

La forma dello scafo viene analizzata per ottenere un trascinamento minimo rispetto alle forze di rotazione e laterali.

La lunghezza della linea di galleggiamento è più elevata di quella della maggior parte delle navi di queste dimensioni di t.p.l. al fine di incrementare la velocità di crociera ed ottimizzare il moto marittimo.

Allo scopo di calcolare le prestazioni della nave è stato sviluppato uno speciale VPP (programma di previsione della velocità) in grado di modellare una nave a propulsione mista (vela + motore).

Le principali specifiche generali della nave sono:

- lunghezza fuori tutto: 138 metri
- lunghezza fra le perpendicolari: 135,5 metri (preliminare)
- baglio mediano: 18,2 metri

- ponte di coperta: 4,5 metri; massimo: 6,5 metri
- portata lorda: 8.210 tonnellate

Il risparmio di energia è diventato una questione di primaria importanza nel settore dello shipping internazionale.

Il progetto NSR Interreg "SAIL" è stato presentato da 18 partner del settore marittimo di sette paesi (Germania, Paesi Bassi, Belgio, Svezia, Danimarca, Gran Bretagna e Francia) oltre che da università, istituti di ricerca, centri tecnologici, il porto olandese di Harlingen ed il porto belga di Ostenda.

Il progetto attuale terminerà a giugno del 2015 e dispone di un budget di 4 milioni di euro, con un cofinanziamento del 50% da parte di fondi dell'Unione Europea.

*(da: worldcargonews.com, 25.11.2012)*

## IN CALENDARIO

- [7th Philippine Ports and Shipping 2013](#)  
The Peninsula Manila, The Philippines  
Wednesday 30 and Thursday 31 January 2013
- [7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013](#)  
Rainbow Hotel, Beira, Mozambique  
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- [11th Intermodal Africa North 2013](#)  
King Fahd Palace Hotel Dakar, Senegal  
Wednesday 27 and Thursday 28 March 2013
- [1st Med Ports 2013](#)  
Hilton Alexandria Green Plaza, Egypt  
Tuesday 23 and Wednesday 24 April 2013
- [9th Trans Middle East 2013](#)  
Phoenicia InterContinental Hotel, Beirut, Lebanon  
Wednesday 29 and Thursday 30 May 2013
- [11th ASEAN Ports and Shipping 2013](#)  
Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam  
Thursday 11 and Friday 12 July 2013
- [2nd Black Sea Ports and Shipping 2013](#)  
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey  
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013
- [8th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013](#)  
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India  
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- [11th Intermodal Africa South 2013](#)  
Feather Market Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa  
Thursday 21 and Friday 22 November 2013
- [12th Intermodal Africa North 2014](#)  
Lagos, Nigeria  
Wednesday 26 and Thursday 27 March 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)  
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey  
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014

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