notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXX
Numero del 14 Dicembre 2012

PORTI

PROSEGUE IL PROCESSO DI RIFORMA DEI PORTI PORTOGHESI ..... Pag. 3

I PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE U.S.A. ALLE PRESE CON PROBLEMI
CHE DISTOLGONO L'ATTENZIONE DALLE ATTIVITÀ PRIMARIE ..... " 4

TRASPORTO MARITTIMO

SHANGHAI PRIMO PORTO PER GLI SCALI DI GRANDI PORTACONTAINER ..... " 11

TRASPORTO FERROVIARIO

DISCO VERDE PER L'AUTOSTRADA VIAGGIANTE ATTRAVERSO LE ALPI ..... " 13

TRASPORTO STRADALE

LA FINLANDIA SI ATTREZZA PER I "SUPER-CAMION" ..... " 15

TRASPORTO FLUVIALE

SALVATAGGIO EUROPEO PER IL PROGETTO DEL CANALE SENNA-SCHELDA? ..... " 17

TRASPORTO INTERMODALE

LA UIRR APPOGGIA IL LO-LO CONTRO LE TECNICHE ORIZZONTALI ..... " 19

LOGISTICA

PREPARATIVI DELLA UPS PER AGEVOLARE LA FUSIONE CON LA TNT ..... " 21

IN CALENDARIO ..... " 23

14 Dicembre 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

PROSEGUE IL PROCESSO DI RIFORMA DEI PORTI PORTOGHESI

La riforma dei porti portoghesi ha ottenuto l'approvazione del Parlamento nazionale il 29 novembre scorso, ma i lavoratori portuali si sono ripromessi di continuare gli scioperi in opposizione a tale legislazione, che mira alla riduzione dei costi e del potere dei sindacati presso i porti.

La normativa finalizzata alla riduzione dei costi operativi presso i porti ha conseguito un ampio supporto dalle principali componenti del settore.

Essa deve ora essere discussa in seno ad una commissione parlamentare nel cui ambito potrebbe essere assoggettata ad emendamenti prima di essere sottoposta alla firma del Presidente del Portogallo.

La normativa, che fa parte di un pacchetto di riforme imposte dalle condizioni-paracadute fissate dalla troika europea, limita la portata dei compiti degli stivatori e ha ottenuto il consenso degli utenti portuali e della Agepor, l'associazione portoghese degli agenti marittimi.

"La legge sui porti ridurrà il costo del lavoro e darà maggiore forza agli operatori terminalistici quando si tratta di prendere decisioni nei confronti con i sindacati" afferma Antonio Belmar Da Costa, direttore esecutivo della Agepor.

"Essa consentirà l'ingresso alla professione anche ai nuovi arrivati senza l'approvazione da parte dei sindacati" sottolinea Belmar Da Costa.

I sindacati dei portuali portoghesi tuttavia hanno deciso di estendere ulteriormente le agitazioni a Lisbona, Setubal, Aveiro e Figueira da Foz in certi orari fino a 17 dicembre.

Dalla metà di settembre, i sindacati hanno proseguito nelle iniziative di sciopero presso numerosi porti in risposta alle misure di austerità ed alla nuova

normativa portuale che è stata approvata dal Consiglio dei Ministri il 30 settembre scorso.

Il governo portoghese ha dichiarato che la nuova legge ridurrà i costi presso i porti del 30%; i sindacati, tuttavia, si sono ripromessi di continuare a scioperare a meno che non venga raggiunto un accordo negoziato in ordine alla suddetta legislazione.

(da: portfinanceinternational.com, 03.12.2012)

I PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE U.S.A. ALLE PRESE CON PROBLEMI CHE DISTOLGONO L'ATTENZIONE DALLE ATTIVITÀ PRIMARIE

Introspezione, feudi personali, pressioni da parte di interessi commerciali esterni, dimissioni ed inchieste interne stanno tenendo occupati i responsabili dei porti della Costa Occidentale statunitense ed in alcuni casi stanno distraendo la loro attenzione dal proprio compito principale consistente nell'attirare carichi ed occuparsi di loro in modo efficiente.

Le distrazioni si verificano per lo più presso i grandi porti containerizzati.

Gli operatori minori, specialmente quelli specializzati in rinfuse, si soffermano maggiormente sull'aspetto più importante, cioè occuparsi delle merci e dei traffici.

Ed i loro sforzi si stanno dimostrando vincenti.

Fra quelli più degni di nota c'è il porto di Olympia nello stato di Washington.

Quest'ultimo è divenuto il principale canale di sabbie fracking (proppant di ceramica) dalla Cina allo stato in espansione del North Dakota, dove sono in corso di scavo migliaia di pozzi di petrolio.

Il porto, essendosi assicurato un contratto biennale con la Rainbow Ceramics di Houston, prevede un balzo verso l'alto del 40% dei proventi presso il proprio terminal marittimo sino a 4,5 milioni di dollari USA nel corso del prossimo anno finanziario.

Un altro porto minore, quello di Portland, ha dovuto subire varie delusioni negli ultimi sei mesi a causa di problemi con la forza-lavoro.

Gran parte di tali problematiche hanno riguardato la ICTSI, che ha rilevato il Terminal 6 ed è stato accusato dai sindacati di impiegare lavoratori a basso costo benché iscritti a sindacati.

Le corti federali sono riuscite a portare a termine una mediazione sulla disputa ed i traffici sono ripresi, ma è probabile che essi siano diminuiti di qualcosa come il 15% rispetto al 2011.

E, come avvenuto per molti altri porti, i suoi piani di espansione si sono impantanati nell'opposizione da parte della comunità locale e nelle iniziative degli ambientalisti.

Un piano finalizzato allo sviluppo di 500 acri per un nuovo terminal sulla West Hayden Island è ancora alla fase del pubblico riesame, a due dalla prima presentazione della proposta.

Non ci si aspetta alcun progresso significativo nel breve periodo.

Portland ha inoltre dovuto subire le proteste degli attivisti degli stati dell'Oregon e di Washington contro i terminali per il frumento, che hanno indotto i vettori di rinfuse ad evitare del tutto la regione.

La domanda cala

La California è alle prese con i suoi problemi.

I volumi a Los Angeles hanno mostrato un inatteso decremento del 3% dei contenitori pieni ad ottobre, il che rappresenta un significativo segnale del nervosismo dell'economia statunitense.

L'incremento dell'anno finora è del 4,7% rispetto al 2011, a fronte di una previsione di bilancio del 3%.

A differenza del suo vicino Long Beach, il porto è stato almeno in grado di concentrarsi sullo sviluppo di capitale.

Il portavoce del porto Phillip Sanfield definisce "aggressivo" il programma da 1,2 miliardi di dollari USA per i prossimi cinque anni.

Nell'annata finanziaria che va fino a luglio del 2013, la spesa complessiva sarà dell'ordine di 285 milioni di dollari USA, di cui 127 milioni di dollari USA saranno relativi al terminal TransPacific.

I lavori presso il terminal sono quasi tutti da fare, riguardando i varchi per i veicoli pesanti e lo spostamento/riallineamento delle corsie stradali.

Altri 125 milioni di dollari USA vengono spesi per un nuovo piazzale ferroviario di smistamento presso l'Ormeggio 200 (il Bacino Occidentale).

Questi progetti rappresentano un esempio di ciò che i tecnici definiscono "guardarsi l'ombelico".

"Oltre agli enormi costi che ciò comporta – oggigiorno, una caratteristica di qualsiasi lavoro edile anche di piccola portata – essi fanno poco per incrementare la capacità e prepararsi ai cambiamenti nel settore della lavorazione dei container nei prossimi anni a venire" afferma Sanfield.

Preoccupazioni a parte

L'economista Paul Bingham della CDM Smith nota come i porti in genere abbiano fatto un passo indietro rispetto ad una seria meditazione sulla capacità e gli argomenti correlati.

"Probabilmente ciò è avvenuto perché essi lavorano a bassa capacità sin dalla scivolata del 2007 e quindi al momento non dobbiamo preoccuparcene.

Non faccio affidamento sul fatto che i porti avranno la capacità di agire tempestivamente quando la domanda si sarà ripresa.

I politici sono soddisfatti riguardo alla situazione e sono contenti di non doversi preoccupare".

Bingham loda Los Angeles per avere dato il via ad una lunga anche se tardiva revisione del suo piano finanziario.

Da parte sua, Long Beach è impantanato in litigi politici locali.

Due membri della commissione per la gestione portuale sono stati accusati di disonestà da un collega, con conseguente lunga causa e richieste di dimissioni.

La scelta della localizzazione di una sede provvisoria in occasione della costruzione di un nuovo edificio è divenuta un evento sgradevole in seguito all'intervento del sindaco della città ed agli insulti intercorsi in relazione alle interferenze del municipio negli affari interni del porto.

"Il porto è in una fase di transizione e non è uno scenario molto bello" ha dichiarato il responsabile di una compagnia di navigazione.

"La politica sta rallentando le sue attività ed i dipendenti temono di perdere il posto di lavoro, mentre la gente qualificata cerca di andarsene".

Il dirigente di un'altra linea di navigazione concorda.

"I vettori si chiedono che cosa stia succedendo.

Essi vorrebbero essere rassicurati in relazione al fatto che le tariffe, gli affitti terminalistici e le condizioni rimanessero gli stessi.

Non si sta dicendo che gli operatori terminalistici stanno guardando altrove e che i vettori vorrebbero spostarsi, ma ciò potrebbe avvenire davvero se i contrasti dovessero persistere".

Mania sportiva

A San Diego il porto si trova a dover affrontare una difficoltà inattesa in relazione al fatto che i proprietari dei terreni sono divenuti anche i nuovi proprietari del principale quotidiano della città.

Essi hanno pubblicamente dichiarato la propria intenzione di sfrattare l'autorità portuale e di costringere alla chiusura il principale terminal rinfuse per costruirvi un complesso commerciale che comprenda anche uno stadio dedicato ad attività sportive.

Per il momento, il porto continua comunque le proprie attività.

Il progetto inerente all'alimentazione elettrica da terra non è stato modificato nella sua portata, nemmeno a livello temporale.

Anche Seattle deve vedersela con la mania americana per lo sport.

I reclami della gente hanno indotto il municipio a novembre a siglare un accordo finalizzato alla costruzione di uno stadio dedicato ad attività sportivo-ricreative, con posti a sedere per oltre 50.000 spettatori, proprio in prossimità del porto.

Quanto meno, ciò comporterà un serio intasamento e ritardi nelle consegne portuali.

Afferma Peter McGraw, portavoce dei media di Seattle: "Da un rapporto sul traffico elaborato dai sostenitori dello stadio, le attività sportive hanno ovunque un potenziale di attrazione da 700.000 a 1.000.000 di passaggi veicolari in più all'anno nella zona.

Siamo preoccupati per il fatto che, senza un'appropriata azione di attenuazione del traffico, questi veicoli possano rendere difficile lo spostamento dei camion che trasportano i carichi dai nostri terminal sulle strade e ferrovie situate nelle vicinanze".

I pessimisti sostengono che molti dei progressi fatti nella riduzione dell'inquinamento andranno perduti, dato che molti veicoli pesanti passeranno molto tempo fermi col motore al minimo: uno de malanni di cui il piano ambientale si era occupato.

Acqua alla gola

I guai di Oakland minimizzano tutti quelli degli altri.

I traffici sono diminuiti del 5%, l'amministratore delegato è stato coinvolto in uno scandalo relativo all'uso di carte di credito aziendali in un locale equivoco di Houston, il suo vice è stato sospeso per la medesima ragione, un lavoratore è deceduto sul lavoro, i portuali minacciano di scioperare ed una causa da 120 milioni di dollari è stata intentata al porto in relazione ad un accordo con la

Ports America per il noleggio a lungo termine degli Ormeggi 20-25 nell'ambito di una collaborazione pubblico-privata.

La causa sarà il fattore che provocherà i maggiori danni a lungo termine.

La SSA Terminals afferma che i propri introiti soffrono a causa delle condizioni del noleggio cinquantennale con la Ports America, il primo del suo genere nella storia del porto.

Gli osservatori sostengono che l'essenza dell'accordo consiste nel fatto che alla Ports America è stato concesso il noleggio in cambio della costruzione di attrezzature ed infrastrutture.

Dichiara Bingham: "Il risultato potrebbe alterare la futura struttura delle associazioni pubblico-private degli Stati Uniti.

L'avvertimento è nel senso che tali accordi non dovrebbero essere stipulati isolatamente con singole parti, ma dovrebbero coinvolgere tutti quanti".

Secondo un osservatore, la lezione di strategia che si potrebbe trarre dal fiasco di Oakland consiste nel pericolo derivante dal combinare scali marittimi ed aeroporti nella stessa unità operativa.

"Oakland ha scommesso in modo ingente sulla crescita senza ostacoli dei servizi aerei passeggeri che servisse di conseguenza per l'espansione mediante prestiti.

Poi è arrivata la recessione ed i traffici sono letteralmente volati via, mentre i debiti sono rimasti.

Così, hanno cominciato a tentare di dirottare soldi e risorse dallo scalo marittimo, arrabattandosi in giro per attirarvi attività più alla svelta possibile.

L'associazione pubblico-privata è sembrata una meravigliosa iniezione di liquidità".

Il vantaggio di Oakland sta nel fatto che i traffici containerizzati non hanno nessun altro posto in cui andare della California settentrionale.

San Francisco ha sospeso il 90% delle proprie operazioni containerizzate nel corso degli ultimi 15 anni; il tentativo di far rivivere le spedizioni di minerali dal Nevada e dall'Utah ha perso forza perché le miniere hanno ridotto le proprie operazioni.

Al contrario, Tacoma (talvolta chiamato Il Socio Minore del Canale di Puget) è in espansione.

Grazie quasi interamente allo spostamento della Grand Alliance da Seattle all'inizio dell'anno, i volumi containerizzati sono più elevati del 12% rispetto al 2011, mentre le rinfuse lo sono dell'87%.

(da: portstrategy.com, 04.12.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

SHANGHAI PRIMO PORTO PER GLI SCALI DI GRANDI PORTACONTAINER

Shanghai movimenta più portacontainer con capacità nominale di oltre 10.000 TEU rispetto a qualsiasi altro porto al mondo, con 18 scali settimanali.

Nuove analisi condotte da Alphaliner mostrano che 20 sequenze di servizio adesso impiegano navi di quelle dimensioni o più grandi, 16 delle quali sono attive nei traffici Asia-Europa.

Due circuiti sono nel Pacifico e le restanti due sequenze servono la rotta Estremo Oriente-Medio Oriente.

Tutti (tranne due) questi servizi scalano Shanghai ed i porti di Shenzhen a Yantian, Shekou e Chiwan ricevono ciascuno 17 scali settimanali da parte di navi di 10.000 TEU ed oltre.

Secondo Alphaliner, 51 porti in tutto adesso movimentano tali navi, ma ci si aspetta che il numero aumenti, dal momento che altre 110 navi che trasporteranno più di 10.000 TEU saranno consegnate nel giro dei prossimi 3 anni.

Fra loro vi sono gli scali di Kaohsiung, Yokohama, Colombo e Genova, che al momento non movimentano navi così grandi.

In America del Nord i porti della costa occidentale come Los Angeles, Long Beach ed Oakland stanno già vedendo navi di oltre 10.000 TEU, ma, una volta che sarà stato completato l'ampliamento delle chiuse del Canale di Panama, è probabile che queste navi facciano la loro apparizione anche sulla costa orientale.

La Mediterranean Shipping Co guida il gruppo con largo scarto in termini di numero di navi da 10.000 TEU ed oltre nella propria flotta, con 53 unità, seguita dalla CMA CGM con 28 unità e dalla Maersk con 18 unità.

Tuttavia, la linea di navigazione danese passerà al secondo posto quando saranno entrate in servizio le sue navi da 18.000 TEU.

Nel contempo, i porti in Europa ed Asia verranno messi alla prova quando entrerà in servizio la prima di una nuova generazione di portacontainer, ma i riscontri iniziali sono positivi, dal momento che non è stato rilevato alcun problema finora dalla *CMA CGM Marco Polo* da 16.020 TEU.

La nave in questione è la prima al mondo con una capacità nominale superiore ai 16.000 TEU, ma è solo leggermente più grande delle navi da 15.550 TEU della Maersk che sono già in servizio da diversi anni.

Tuttavia, le navi della CMA CGM scaleranno alcuni porti diversi rispetto a quelli della Maersk, ad esempio Southampton.

Il porto dell'Inghilterra meridionale si è un po' risentito per le recenti notazioni secondo cui Felixtowe sarebbe l'unico porto del Regno Unito in grado di lavorare le ultime portacontainer superdimensionate.

Esso ha ora dimostrato che le critiche erano ingiustificate dopo che la *CMA CGM Marco Polo* ha attraccato senza essere rimorchiata, nonostante l'approccio relativamente stretto al terminal DP World di Southampton.

"Non ci sono stati problemi" ha dichiarato l'amministratore delegato Chris Lewis, subito dopo l'arrivo della nave il 9 dicembre scorso.

La suddetta opinione è stata condivisa da Velibor Krpan, il comandante della nave, il quale ha dichiarato che nessuno dei porti cui la *CMA CGM Marco Polo* ha fatto scalo finora nel corso del suo viaggio inaugurale ha avuto difficoltà ad ormeggiare o lavorare la nave lunga 396 metri, larga 53,6 metri e con un pescaggio di 16 metri.

La nave farà altresì scalo ad Amburgo, Bremerhaven, Rotterdam, Zeebrugge e Le Havre nel Nord Europa, così come a Malta, nel Medio Oriente ed in Asia.

(da: lloydsloadinglist.com, 12.12.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

DISCO VERDE PER L'AUTOSTRADA VIAGGIANTE ATTRAVERSO LE ALPI

Francia ed Italia hanno dato il via libera alla realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità fra Lione e Torino.

L'elemento fondamentale del progetto è la costruzione di una galleria ferroviaria lunga 57 km attraverso le Alpi da Saint-Jean-de-Maurienne sul lato francese a Susa in Italia.

Il suo costo è stato stimato in 8,5 miliardi di euro, con il contributo al finanziamento del 60% dell'opera da parte dell'Italia (2,9 miliardi di euro) e della Francia (2,2 miliardi di euro).

Il progetto, tuttavia, dipende dal conseguimento dei fondi europei per il restante 40%.

Gli ambientalisti si oppongono strenuamente al progetto, affermando che esso deturperà zone di eccezionale bellezza naturale e sottolineando nel contempo come la capacità ferroviaria esistente sia sottoutilizzata.

I sostenitori dell'opera, peraltro, dicono che l'autostrada viaggiante – quando sarà pienamente operativa – sarà in grado di togliere dalle congestionate autostrade alpine almeno un milione di veicoli pesanti all'anno.

Un collegamento ferroviario ad alta velocità transalpino – oggetto di discussioni fra i due paesi da 20 anni a questa parte – ridurrebbe i tempi di viaggio per i treni che viaggiano da Torino a Lione da 3 ore e mezza ad un'ora e mezza e porrebbe Parigi a poco più di quattro ore da Milano rispetto alle attuali sette ore.

Tuttavia, è improbabile che esso possa entrare in servizio prima del 2028-29 ed il suo costo definitivo potrebbe allora raggiungere i 25 miliardi di euro.

La federazione francese degli utenti del trasporto (FNAUT) ha gettato il suo peso sul progetto.

Essa ha infatti dichiarato: "La costruzione di un tunnel a bassa quota consentirà una notevole riduzione dei costi del trasporto merci ferroviario ed offrirà la capacità necessaria al trasferimento alla ferrovia dell'attuale traffico di veicoli pesanti ".

Un esperto del settore sostiene che la fattibilità del progetto "risiede essenzialmente su un imponente dirottamento modale" dalla strada alla rotaia.

"Dovrebbero esserci incentivi per incoraggiare questo trasferimento, mentre dovrebbe essere posti limiti alla continuazione dell'uso dei tunnel stradali da parte dei veicoli pesanti, come un incremento dei pedaggi e le limitazioni operative nei week-end e nei giorni di punta delle partenze per le vacanze".

(da: lloydsloadinglist.com, 04.12.2012)

TRASPORTO STRADALE

LA FINLANDIA SI ATTREZZA PER I "SUPER-CAMION"

Il governo finlandese ha ottenuto l'approvazione del parlamento (l'Eduskunta) al fine di consentire ai veicoli commerciali pesanti sino a 76 tonnellate di peso lordo di circolare sulle proprie strade.

Inoltre, l'altezza consentita dei camion sta per essere incrementata da 4,2 a 4,4 metri.

La nuova normativa, che richiede un'autorizzazione definitiva da parte della Commissione Europea, entrerà in vigore il 1° gennaio 2013.

La novità in questione denota un meccanismo di supporto indiretto maggiormente impegnato da parte del governo allo scopo di agevolare l'indebolito settore finlandese dei trasporti, che è in difficoltà a causa del costo del carburante, mediante l'aiuto a sostenere i profitti ed a ridurre la base di costo degli autotrasportatori del paese.

Il nuovo limite delle 76 tonnellate viene richiesto dal settore dei trasporti in Finlandia sin dal 2010.

Al momento attuale, i pesi e le dimensioni massimi permissibili dei veicoli pesanti cui è consentito di effettuare operazioni sulle strade in Finlandia sono di 60 tonnellate e 25 metri di lunghezza.

Merja Kyllönen, Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni finlandese, ha dichiarato: "Il governo ha considerato attentamente le pressioni finanziarie che affliggono le attività dei trasportatori finlandesi.

Questo provvedimento aiuterà le imprese a migliorare l'efficienza nella loro logistica e comporterà risparmi sui costi del carburante.

Complessivamente, queste nuove misure renderanno le imprese di trasporto finlandesi maggiormente competitive" ha aggiunto.

Il governo, afferma la Kyllönen, ha accettato che i "super-camion" comportassero invariabilmente costi di manutenzione più elevati per i sistemi stradali primari e secondari della Finlandia.

Tuttavia, il provvedimento ridurrebbe altresì le emissioni ambientali derivanti dal traffico.

"I costi aggiuntivi della manutenzione stradale devono essere messi sulla bilancia con i superiori vantaggi complessivi derivanti dal consentire le attività mediante camion più grandi" ha detto la Ministro.

Un rapporto del Gruppo di Lavoro Ministeriale sulle politiche dei trasporti e delle comunicazioni, presentato al Ministro ad ottobre, stimava che il cambiamento verso l'alto del peso massimo complessivo delle combinazioni veicolari produrrebbe risparmi annui di 200 milioni di euro per il settore del trasporto stradale finlandese.

Di questo ammontare, qualcosa come 60 milioni di euro deriverebbero dalle efficienze e dai risparmi dell'indotto correlati alla logistica.

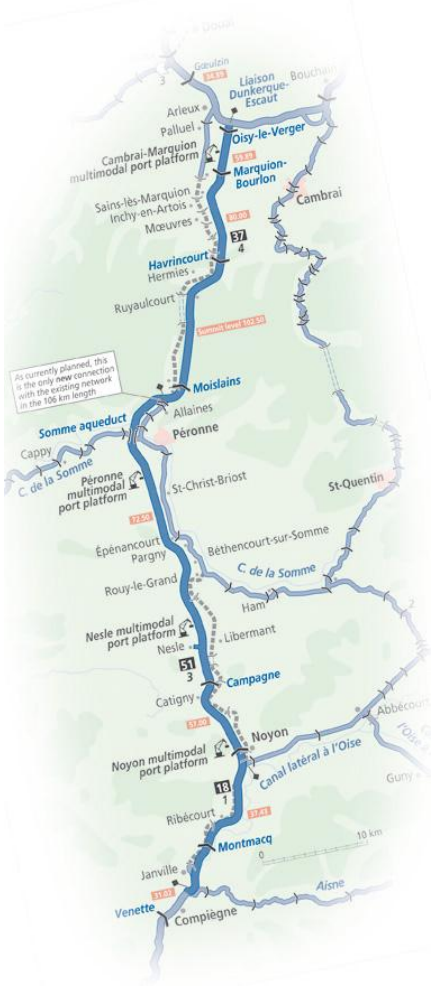
(da: lloydsloadinglist.com, 30.11.2012)

TRASPORTO FLUVIALE

SALVATAGGIO EUROPEO PER IL PROGETTO DEL CANALE SENNA-SCHELDA?

Secondo un funzionario di grado elevato della Commissione Europea, l'Unione Europea potrebbe essere pronta ad incrementare in modo significativo il proprio contributo finanziario al progetto plurimiliardario finalizzato alla realizzazione di un canale lungo 106 km e largo 54 metri per collegare i fiumi Senna e Schelda entro la fine del decennio.

Ad agosto, *Lloyd's Loading List.com* aveva riferito che il progetto del canale Senna-Nord Europa aveva subito una seria battuta d'arresto a causa dei dubbi sollevati sull'investimento da parte del settore privato.



Nel 2009, il suo costo era stimato in 4,3 miliardi di euro, da finanziarsi mediante una sovvenzione pubblica iniziale di 2,2 miliardi di euro, mentre il residuo finanziamento sarebbe spettato al settore privato.

Tuttavia, adesso si pensa che il progetto richieda 5-6 miliardi di euro, lasciando alla Francia il compito di reperire nuove fonti di finanziamento.

I fondi dell'Unione Europea attualmente costituiscono poco più del 6% del budget del canale Senna Nord Europa.

Peraltro, il direttore generale della direzione Mobilità e Trasporti della Commissione Europa, Jean-Eric Paquet, ha dichiarato che la previsione di spesa dell'Unione Europea al riguardo è dell'ordine del 20% o persino del 30% rispetto alla richiesta di investimento complessiva nei progetti cofinanziati.

"Tuttavia, c'è ancora molta strada da fare per poter dire che il progetto del canale Senna Nord Europa possa ricevere questo livello di finanziamento dall'Unione Europea" ha detto.

Paquet ha sottolineato come esso debba anche competere con altri progetti alla ricerca di finanziamento, mentre un altro fattore da considerare potrebbe essere l'ammontare dei fondi che l'Unione Europa aveva a disposizione nel suo bilancio.

"D'altro canto, ciò che possiamo dire riguardo al progetto del canale Senna Nord Europa è che esso ha uno status prioritario, essendo d'importanza strategica per l'Unione Europea in quanto collega la rete idroviaria interna del Benelux con la regione della Grande Parigi e con i più importati porti francesi.

Il progetto dispone del potenziale per diventare un elemento-chiave nell'iniziativa comunitaria finalizzata a sviluppare soluzioni sostenibili per il trasporto delle merci".

La Francia deve ancora inoltrare una richiesta ufficiale di finanziamento aggiuntivo, dal momento che sta portando avanti una revisione della fattibilità finanziaria del progetto in seguito alle incertezze relative al sostegno del settore privato.

La cosa, ha aggiunto Paquet, potrebbe realizzarsi nell'ambito di uno scenario che preveda il bando di una gara d'appalto per un cofinanziamento europeo all'inizio dell'anno prossimo, con decisione da parte della Commissione Europea a metà del 2013.

(da: lloydsloadinglist.com, 29.11.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

LA UIRR APPOGGIA IL LO-LO CONTRO LE TECNICHE ORIZZONTALI

La UIRR ha dichiarato di sostenere i tradizionali metodi verticali di trasferimento dei semirimorchi dalla ferrovia alla strada contro i sistemi CargoBeamer e Modalohr.

Nel contesto della preparazione del proprio documento "Piano d'azione 2050 per il Trasporto Combinato", la UIRR ha commissionato uno studio finalizzato ad esaminare la fattibilità economica di diverse tecniche combinate allo scopo di determinare quale di loro si adatti meglio a sostenere le attività in circostanze diverse.

Avvalendosi della consulenza della KombiConsult GmbH, la UIRR ha deciso di valutare le varie alternative nel caso di un trasporto di semirimorchi attraverso la Svizzera.

Il trasporto di semirimorchi per ferrovia richiede la maggiore sagoma limite (P400), che pone la maggiore domanda sull'infrastruttura attraverso la sua esigenza di altezza della sagoma pari a 4 metri, e la Svizzera intende ridurre il numero dei viaggi annui transalpini di camion sino a 650.000 entro il 2018.

Il Tunnel di Base del Gottardo, il cui completamento è previsto per il 2016, rappresenta la chiave per conseguire tale risultato, per quanto sezioni della linea del Gottardo che conduce al nuovo tunnel richiedano un aggiornamento al fine di rendere la sagoma P400 omogenea lungo tutta la linea.

Inoltre, si pensa che le condizioni dello scenario del trasporto ferroviario in Europa siano le più prossime alla neutra modalità in Svizzera.

A fini di esame, nello studio sono state scelte tre tecniche, la CargoBeamer e due varianti della Modalohr, ed un confronto fra i rispettivi sistemi livella i costi complessivi al metodo "convenzionale" basato sul trasferimento verticale mediante l'uso di gru od impilatrici con attrezzature posteriori di sollevamento DIN.

Conducendo la corrente analisi in relazione ad una tratta lunga 860 km che collega Colonia a Milano, lo studio ha trovato che il lo-lo presenta le prestazioni più favorevoli se commisurato rispetto ai costi complessivi di sistema.

Inoltre, aggiunge la UIRR, il lo-lo si è rivelato superiore riguardo a qualsiasi categoria di costo esaminata nell'ambito dello studio.

I due sistemi Modalohr hanno comportato costi complessivi di sistema maggiori del 30%, mentre il CargoBeamer è stato più caro del 40%.

Martin Burkhardt, direttore generale della UIRR, ha dichiarato: "Prima di rivolgere una raccomandazione a coloro che dovranno decidere in ordine alle intenzioni sul dirottamento modale contenute nel Libro Bianco dei Trasporti 2011 della Commissione Europea, così come sull'obiettivo 2018 per il dirottamento modale in Svizzera, la UIRR intende presentare le prove scientifiche allo scopo di supportare l'assegnazione più efficace possibile delle risorse da parte degli operatori del mercato, dei destinatari e del settore trasporti, così come dei governi e dei responsabili delle decisioni politiche.

I ritrovati indicano una sola direzione: quella delle tecniche convenzionali.

Com'è ben noto, la Modalohr viene utilizzata sui due attuali corridoi – il transalpino Lorry-Rail (Aiton-Orbassano) ed il Perpignano-Bettembourg - ed una versione del carro in questione è stata approvata anche ai fini dell'utilizzazione nel Tunnel della Manica.

La CargoBeamer, nel contempo, ha recentemente portato a termine con successo un viaggio di collaudo fra il suo terminal adibito ai test e Calais, dove un terminal CargoBeamer costituirà lo strumento-chiave di trasferimento modale nell'ambito di un importante nuovo parco logistico.

Frattanto, la DB Schenker Rail ha collaudato il sistema Kockums in Germania.

Sia la CargoBeamer che la Modalohr forniscono semirimorchi stradali standard; il lo-lo richiede che i trailer vengano equipaggiati con congegni di carico DIN e con rotaie posteriori rinforzate; oppure, in alternativa, i semirimorchi stradali standard possono essere caricati se prima vengono collocati su una piattaforma o su barre di imbracatura.

(da: worldcargonews.com, 09.12.2012)

LOGISTICA

PREPARATIVI DELLA UPS PER AGEVOLARE LA FUSIONE CON LA TNT

La UPS ha preparato un pacchetto di concessioni per assicurarsi il via libera da parte della Commissione Europea in ordine alla sua fusione da 5,2 miliardi di euro con la propria controparte TNT, annunciata lo scorso mese di aprile.

Le proposte sono state sottoposte alla Commissione Europea il 29 novembre.

In una Dichiarazione di Obiezione inviata alla UPS ed alla TNT nel mese di ottobre, la Commissione Europea aveva detto che tale integrazione potrebbe squilibrare la concorrenza nel mercato europeo dei corrieri.

Infatti, il Commissario Europeo Joaquin Almunia aveva richiesto "rimedi sostanziali".

Si è compreso che, al fine di riportare in carreggiata la fusione, la UPS sta prendendo in considerazione l'ipotesi di offrire un accesso alla propria estesa rete europea di trasporto stradale ed aereo – in seguito al rilevamento della TNT – ai propri concorrenti del settore dei corrieri espressi.

Ciò dovrebbe combinarsi con vendite del patrimonio, come nel caso dell'accordo provvisorio annunciato dalla TNT il mese scorso in relazione alla cessione della TNT Airways e del vettore con sede in Spagna Pan Air Lineas Aereas alla ASL Aviation Group.

Nessuno è stato immediatamente disponibile a fare commenti al riguardo presso la sede centrale della UPS a Bruxelles, ma alcuni azionisti hanno detto che, se le condizioni correlate alla fusione con la TNT divenissero troppo limitanti, la UPS potrebbe tirarsi fuori dall'accordo.

Richard Platte, gestore del portafoglio della Ave Maria Mutual Funds, che detiene azioni ed obbligazioni della UPS, ha dichiarato al quotidiano statunitense Wall Street Journal: "Ad un certo momento, se dovessero mollare grandi sezioni della TNT, la fusione perderebbe la sua attrattiva".

"A un bel momento, se non avesse più senso, conto che la UPS scappi via" ha aggiunto.

Dan Popowics, gestore del portafoglio della Fifth Third Asset Management Inc , anche la quale detiene quote della UPS, ha detto che la TNT per la UPS "è bella da avere" ma che "non è essenziale".

Afferma Popowics: "Esiste certamente l'opportunità di procedere a questa acquisizione, ma noi non abbiamo mai pensato che per la UPS essa fosse centrale per le prestazioni a breve termine.

Si spera che essi saranno in grado di portarla a termine senza troppo bisogno di procedere a cessioni d'azienda".

Si dice che la UPS abbia avviato colloqui nelle ultime settimane con terze parti fra cui la FedEx al fine di esaminare le possibili soluzioni per agevolare l'approvazione delle norme europee inerenti alla fusione con la TNT.

La FedEx è nettamente contraria all'accordo, ma è difficile ipotizzare che la UPS sia d'accordo a lasciare che il suo patrimonio cada nelle mani del suo principale rivale come strumento di conciliazione.

(da: lloydsloadinglist.com, 29.11.2012)

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