



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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXX
Numero del 28 Dicembre 2012

PORTI

I DATI RELATIVI AI PORTI DEL REGNO UNITO DIPINGONO LO SCENARIO DI UN'ECONOMIA VACILLANTE	Pag. 3
IMPORTANTI MIGLIORAMENTI PER I TERMINAL RUSSI	" 5
PRIMO RIFORNIMENTO DI GAS NATURALE LIQUIDO AD ANVERSA	" 7

TRASPORTO MARITTIMO

CARENZA DI PORTACONTAINER PER LE LINEE DI NAVIGAZIONE	" 9
---	-----

TRASPORTO FERROVIARIO

FRET SNCF SANZIONATA PER ATTIVITÀ ANTICONCORRENZIALI	" 12
--	------

COMMERCIO INTERNAZIONALE

GLI STATI BALTICI A CACCIA DI TRAFFICI CINESI E GIAPPONESI	" 14
--	------

LEGISLAZIONE

FUSIONE FRA DNV E GL	" 16
----------------------------	------

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVA TECNICA DI DRAGAGGIO DELLA FRIGEO	" 18
---	------

IN CALENDARIO	" 20
----------------------------	------

28 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

I DATI RELATIVI AI PORTI DEL REGNO UNITO DIPINGONO LO SCENARIO DI UN'ECONOMIA VACILLANTE

Le ultime statistiche sui porti rilasciate dal governo del Regno Unito testimoniano un'attività economica vacillante, dal momento che i traffici portuali del terzo trimestre del 2012 sono calati del 3% rispetto ai medesimi tre mesi dell'anno scorso, per 124 milioni di tonnellate.

Una storia simile si presenta nei 12 mesi che vanno sino alla fine di settembre 2012, con i traffici portuali complessivi del Regno Unito in diminuzione del 2% per 497 milioni di tonnellate, rispetto ai 509 milioni di tonnellate del periodo corrispondente precedente.

Il Dipartimento dei Trasporti ha inoltre pubblicato le statistiche sui volumi portuali relative all'intero 2011, le quali mostrano come i porti del Regno Unito



abbiano movimentato 519 milioni di tonnellate di traffico merci, con un incremento dell'1% rispetto al 2010, ma con un calo dell'11% rispetto al momento di punta del 2005.

Anche il declino della produzione nel Regno Unito ed il richiamo esercitato dal minore costo delle importazioni risultano con evidenza

dalle ultime statistiche.

Nel corso dei 10 anni trascorsi dal 2001, le importazioni britanniche si sono incrementate del 9% in termini di tonnellaggio, ma le esportazioni sono diminuite del 23% ed i traffici nazionali sono calati del 18%.

I porti gemelli britannici del nord-est Grimsby ed Immingham, che appartengono alla Associated British Ports, sono stati nuovamente gli scali principali quanto ai volumi, con 57,2 milioni di tonnellate nel 2011, che rappresentano l'11% della quota di mercato.

Il raggruppamento portuale di Londra si è classificato al secondo posto con 48,8 milioni di tonnellate, con un piccolo margine rispetto al porto gallese di Milford Haven, con 48,7 milioni di tonnellate.

La ripartizione dei carichi del suddetto porto britannico nel 2011, fondata sul tonnellaggio, parla di traffici di rinfuse liquide con una quota del 46%, mentre i container ed i ro-ro sono al secondo posto con una quota combinata del 30%.

Il Dipartimento dei Trasporti ha dichiarato: "Nel 2011, i principali porti del Regno Unito hanno movimentato 11,8 milioni di unità merci primarie (contenitori, veicoli commerciali stradali, semirimorchi non accompagnati e semirimorchi/chiatte per servizi da porto a porto di origine marittima), che rappresentano una diminuzione dell'1,4% rispetto al 2010.

Queste unità hanno trasportato 149 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del 2% rispetto all'anno precedente.

"Il numero di container lo-lo in tutti i principali porti del Regno Unito ammonta a 4,9 milioni di unità (58 milioni di tonnellate – nel 2011.

Ciò rappresenta un decremento dell'1% delle unità dal 2010 al 2011".

I veicoli commerciali stradali ed i semirimorchi non accompagnati sono diminuiti del 2% per 6,2 milioni di unità, ovvero 79 milioni di tonnellate.

Quest'ultimo dato rappresenta un incremento dell'11% delle unità dal 2001.

(da: lloydsloadinglist.com, 17.12.2012)

IMPORTANTI MIGLIORAMENTI PER I TERMINAL RUSSI

La russa Global Ports Investments ha svelato la corresponsione di un dividendo speciale di 79,9 milioni di dollari USA ed un programma di spesa di capitale da 139 milioni di dollari USA per il 2013 in relazione alle proprie risorse del Baltico e dell'Estremo Oriente.

La spesa di capitale comprende importanti miglioramenti finalizzati ad agevolare l'espansione della capacità presso i propri terminal container chiave PLP (Petrolsport) di San Pietroburgo, la porta d'accesso per box numero uno in Russia.

La Global Ports, registrata presso la borsa di Londra, nella quale quest'anno la APL Terminals ha portato a termine un'acquisizione di liquidità e posizioni debitorie relative ad una quota del 37,5%, movimentata il 30% dei volumi containerizzati del porto russo ed il 23% delle esportazioni di petrolio dall'ex Unione Sovietica.

La società ha assegnato 120 milioni di dollari USA di spese di capitali per il suo settore dei porti russi, cioè lo hub baltico di San Pietroburgo e la Vostochnay Stevedoring Co.



Il terminal container dell'estremo oriente russo VSC le appartiene adesso al 100% dopo che la DP World di Dubai ha venduto la propria quota del 25% alla Global Ports ad ottobre per circa 230 milioni di dollari USA.

La società russa ha inoltre stabilito di suggerire il pagamento di un dividendo speciale di 79,9 milioni di dollari USA – equivalente a 0,17 dollari USA per azione, ovvero 0,51 dollari USA per certificato globale di deposito azionario – a febbraio del 2013, previa approvazione assembleare degli azionisti.

Il Presidente della Global Ports, Nikita Mishin, ha dichiarato: "La nostra elevata capacità di produrre profitti e la sana generazione di liquidità, unitamente alla nostra iniziativa a favore di una più efficiente struttura del capitale, ci consente di pagare dividendi più elevati ai nostri azionisti senza compromettere la nostra capacità di perseguire la crescita per il futuro".

La Global Ports ha fatto "notevoli investimenti" nei propri terminal negli ultimi anni e presto ordinerà la realizzazione di capacità aggiuntiva presso il Petrolsport di San Pietroburgo, che – a detta del Presidente Mishin -

incrementerà la capacità containerizzata del gruppo nei suoi porti russi del 20%.

“Questo investimento ha consentito alla società non solo di rafforzare la propria posizione di guida del mercato containerizzato russo che è in rapida crescita, ma altresì di creare una capacità di riserva sufficiente ad accogliere i nuovi volumi attesi di contenitori senza bisogno di significativi investimenti aggiuntivi nel 2013” ha affermato Mishin.

“Pertanto, l’anno prossimo saremo in grado di concentrarci sull’investimento in altre nostre zone operative, gettando nel contempo le fondamenta per la prossima fase di sviluppo della capacità containerizzata”.

Gli investimenti presso il PLP includono il lavoro di preparazione della prossima fase di espansione della capacità containerizzata, compresa l’infrastruttura ferroviaria interna ed il sistema stradale, nonché altri lavori di ingegneria.

Ci sarà altresì un ulteriore miglioramento dell’attuale terminal per la movimentazione di ro-ro pesanti ed automobili presso il PLP.

La Global Ports ha dichiarato che il terminal ro-ro ha sperimentato “una forte domanda da parte della clientela”, con un tasso di utilizzazione del 73%, nel corso della prima metà del 2012.

Altri progetti puntano a dare impulso alla crescita del giro d’affari dei carichi alla rinfusa e dei risultati inerenti ai container, nonché all’incremento del livello di containerizzazione delle rinfuse.

La Global Ports, inoltre, procederà a rimpiazzare attrezzature, a ricostruire binari ferroviari ed a portare avanti la manutenzione presso il VSC.

(da: lloydsloadinglist.com, 19.12.2012)

PRIMO RIFORNIMENTO DI GAS NATURALE LIQUIDO AD ANVERSA

La chiatta a propulsione con gas naturale liquido "Argonon", le cui operazioni sono effettuate dalla compagnia di navigazione olandese Deen Shipping, è stata rifornita presso il porto di Anversa nella prima settimana di dicembre; si tratta della prima volta che ciò avviene in un porto belga.

Poiché nel settore marittimo sono state introdotte limitazioni al contenuto di zolfo del carburante navale e standard più rigorosi per le emissioni, l'uso del gas naturale liquido quale alternativa al gasolio è in fase di valutazione da qualche tempo.

I porti di tutto il mondo stanno sviluppando proprie infrastrutture al fine di fornire agli armatori le necessarie risorse di gas naturale liquido.

Il rifornimento della "Argonon" rappresenta un significativo passo del porto di Anversa verso un trasporto marittimo più a misura dell'ambiente.



L'Autorità Portuale dell'Ambiente continua ad incoraggiare l'uso del gas naturale liquido come carburante per le navi e le barche e punta a rendere il gas naturale liquido disponibile in porto in modo sicuro ed efficiente entro il 2015, quando entreranno in vigore regole IMO più rigorose.

La portavoce del Porto di Anversa, Annik Dirckx, ha dichiarato al riguardo: "Essendo un porto che crede molto nello sforzo che dobbiamo fare per diventare maggiormente sostenibili, il gas naturale liquido è naturalmente un carburante in cui vediamo un forte potenziale per il futuro.

Ciò, perché la nostra ambizione è quella di fornire infrastrutture per il rifornimento di gas naturale liquido nel porto di Anversa entro il 2015.

Adesso stiamo facendo i primi passi per conseguire questa importante meta.

Il rifornimento della "Argonon" dev'essere visto in questa prospettiva".

"Il porto ha presentato un'offerta sul mercato ai fini della costruzione di una nave rinfusiera a gas naturale liquido.

Diversi soggetti hanno espresso il proprio interesse.

Entro la metà del 2013, ci aspettiamo di fare un ulteriore passo avanti attraverso la selezione di un socio con cui costruiremo questa rinfusiera” ha aggiunto la Dickx.

Il porto ha recentemente portato avanti uno studio per identificare i parametri di sicurezza e le procedure di trasferimento da camion a nave e ha redatto liste di controllo e direttive che costituiranno le condizioni necessarie per il trasferimento sicuro ed efficiente del gas naturale liquido in ambito portuale.

(da: greenport.com, 12.12.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

CARENZA DI PORTACONTAINER PER LE LINEE DI NAVIGAZIONE

Le linee di navigazione containerizzate potrebbero dover fronteggiare una carenza di navi di piccole e medie dimensioni negli anni a venire che potrebbe minacciare lo sviluppo dei traffici in alcune parti del mondo, a meno che non vi sia una ripresa delle ordinazioni.

Relativamente poche navi da 3.000 TEU o meno sono state costruite a partire dal 2009 ed anche l'attività nella gamma sino a 7.999 TEU è stata poco consistente, dal momento che le ordinazioni hanno subito limiti a causa di problemi finanziari.

La Clarksons avverte nel suo ultimo rapporto *Container Intelligence Monthly* che una stretta sulla capacità potrebbe costituire una minaccia a causa del repentino rallentamento delle costruzioni.

"Poiché ci si aspetta che la crescita dei traffici negli anni a venire sia più promettente sulle rotte secondarie, la carenza di ordinazioni nelle dimensioni piccole e medie potrebbe alla fine comportare un deficit di offerta di tale tonnellaggio" prevede la Clarksons.

I cantieri hanno ridotto i prezzi delle proprie portacontainer di nuova



costruzione sino ad un punto basso da record, dal momento che è probabile che una nave non attrezzata da 2.750 TEU vada a costare circa 30,5 milioni di dollari USA, in ribasso rispetto ai 38 milioni di dollari USA alla fine dello scorso anno ed ai 53 milioni di dollari USA nel 2007.

Una nave da 4.300 TEU che sarebbe costata 57 milioni di dollari USA alla fine del 2011 adesso può essere ordinata per meno di 14 milioni di dollari USA.

L'indice dei prezzi delle nuove costruzioni della Clarksons attualmente è di 73, sulla base dei prezzi di dicembre 1996 equivalenti a 100, rispetto a 91 di un anno fa ed a quasi 130 a metà del 2008 prima della crisi bancaria.

Tuttavia, malgrado i prezzi contenuti, gli investimenti in nuove portacontainer restano bassi.

Gli ultimi dati della Clarksons mostrano come appena 5,3 miliardi di dollari USA siano stati destinati alla costruzione di nuove portacontainer quest'anno, rispetto ai quasi 27 miliardi del 2011 ed agli oltre 55 miliardi del 2007, prima che il mercato crollasse e le ordinazioni diminuissero ad appena 1,1 miliardi nel 2009.

A novembre si è assistito alla sottoscrizione di contratti relativi ad otto portacontainer per una capacità combinata di 64.600 TEU, incluse cinque unità da 9.200 TEU.

Ciò ha portato il conto del 2012 a 68 navi per 423.464 TEU, rispetto agli oltre 1,8 milioni di TEU ordinati nel 2011, quando si era verificata una breve ripresa degli investimenti.

“Complessivamente, le ordinazioni del 2012 sono state assai smorzate” afferma la Clarksons.



Nel settore delle unità inferiori a 3.000 TEU, appena 33.364 TEU di nuova capacità sono

stati ordinati ed oltre 203.400 TEU di tonnellaggio in questa fascia dimensionale sono stati venduti per essere rottamati quest'anno.

Rispetto all'attuale registro delle ordinazioni, 276.000 TEU sono costituiti da navi di 8.000 TEU ed oltre.

Quando i prezzi delle nuove costruzioni erano bassi nel 2003, le ordinazioni avevano cominciato a riprendersi.

Il periodo 2003-2007 ha assistito ad un boom delle ordinazioni prolungato e senza precedenti, durato fino a quando la crisi bancaria ha portato l'intero settore ad un sostanziale blocco.

“Tuttavia, l'attuale livello dei prezzi delle nuove costruzioni non ha indotto un gran numero di investitori a tornare ai cantieri” afferma la Clarksons.

Uno dei maggiori ostacoli che devono affrontare i potenziali acquirenti è costituito dalla "debilitante pochezza delle finanze disponibili".

In particolare, sono appassite le finanze dei fondi German KG.

Questo ha fatto sì che gli armatori tedeschi rappresentino appena il 15% del registro delle ordinazioni, rispetto al 36% del 2009.

Ci si chiede ora se – o quando – i bassi prezzi delle nuove costruzioni genereranno più ordinazioni, nonché quali dimensioni gli armatori e gli operatori sceglieranno.

"Recentemente, le condizioni del mercato e quelle dell'economia hanno reso arduo il reperimento di finanziamenti, ma, quando la contrattazione tornerà ad essere di nuovo scoppiettante, questi settori delle dimensioni medio-piccole potrebbero meritare maggiore attenzione" dichiara la Clarksons.

(da: lloydsloadinglist.com, 18.12.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

FRET SNCF SANZIONATA PER ATTIVITÀ ANTICONCORRENZIALI

Il regolatore della concorrenza francese Aurorité de la Concurrence ha sanzionato la Fret SNCF con una multa di 60,9 milioni di euro a causa di un certo numero di prassi commerciali finalizzate ad ostacolare e differire l'arrivo di nuovi partecipanti nel mercato nel settore del trasporto merci ferroviario in Francia.

Il regolatore, peraltro, ha sottolineato come non ci sia alcuna prova che queste prassi facciano parte di una strategia globale o di un piano complessivo redatto o elaborato dalla SNCF.

Il regolatore aveva dato il via ad una indagine nel 2008 che era stata seguita alla fine del 2009 da un reclamo presentato dalla ECR (Europe Cargo Rail), la consociata francese della Deutsche Bahn.

In una dichiarazione rilasciata il 18 dicembre, il regolatore ha affermato: "Queste prassi costituiscono l'abuso di una posizione di mercato dominante e di una distorsione della concorrenza nello specifico contesto dell'apertura del settore dal 31 marzo 2006".

La SNCF è stata sanzionata "per aver utilizzato, a fini commerciali, informazioni riservate e strategiche concernenti i suoi concorrenti che aveva ottenuto nel contesto della propria missione pubblica quale gestore delegato dell'infrastruttura ferroviaria" si legge nella dichiarazione.

Le prove dell'infrazione sono state raccolte in seguito a visite ispettive condotte presso i locali della SNCF.

In certi casi, la SNCF aveva "adattato la propria strategia commerciale a traffici specificamente nel mirino dei suoi concorrenti".

Essa aveva altresì impedito ai propri concorrenti di ottenere l'accesso alla capacità ferroviaria di trasporto merci "indispensabile alla loro attività", come infrastrutture di movimentazione, spazio sui treni e carri.

La dichiarazione aggiunge che la SNCF ha altresì offerto "tariffe molto basse, al di sotto del prezzo di costo, che hanno reso impossibile a nuovi soggetti di entrare nel mercato in concorrenza".



Tuttavia, il regolatore non ha irrogato multe alla SNCF per questa prassi, preferendo notificarle un'ingiunzione ed obbligando l'operatore statale a prendere tutte le misure necessarie

ad evitare che ciò accada in futuro.

Alla SNCF Geodis, di cui fa parte la Fret SNCF, nessuno è stato subito disponibile a commentare la decisione del regolatore e la possibilità che venga presentato un appello.

Un portavoce ha detto che una dichiarazione sarebbe stata rilasciata in giornata.

Nel corso di un'udienza svoltasi a settembre, che segnava la fine delle indagini da parte del regolatore, si dice che le ferrovie statali francesi abbiano sostenuto che tutte le azioni che hanno finito per ostacolare la concorrenza non sono state il risultato di una politica concertata da parte sua, ma la conseguenza di iniziative individuali.

(da: lloydsloadinglist.com, 18.12.2012)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

GLI STATI BALTICI A CACCIA DI TRAFFICI CINESI E GIAPPONESI

Gli stati baltici di Lituania e Lettonia stanno facendo la corte ai traffici di merci giapponesi e cinesi diretti ai mercati dell'Europa Occidentale, lottando per farli transitare attraverso i propri porti.

Entrambi i paesi stanno investendo in misura notevole in programmi finalizzati all'ammodernamento delle proprie infrastrutture portuali e dei propri sistemi di trasporto merci ferroviario, utilizzando i fondi strutturali dell'Unione Europea per incrementare la capacità ed accelerare il ritmo dei progetti di capitale.

I responsabili lituani hanno incontrato nel corso del mese di dicembre una delegazione commerciale giapponese dotata di ampi poteri, che comprendeva l'operatore di terminal e flotta containerizzati K-Line, i caricatori Mitsubishi e Mitsui ed il gruppo di navigazione NYK.

Il tema di fondo è stato costituito dall'accesso ai principali scali marittimi ed alle reti di trasporto merci ferroviario del Baltico.

Sia il Giappone che la Cina mirano a soluzioni maggiormente efficienti dal punto di vista dei costi per il trasporto delle merci alla volta dei mercati occidentali terrestri attraverso la Russia ed i porti baltici, afferma Aivis Ronis, Ministro dell'economia della Lettonia.

“L'aspetto dell'economia cinese sta cambiando rapidamente.

I consumi interni, le esportazioni e gli investimenti esteri del paese costituiscono la principale forza di spinta della sua economia.



È logico che le economie in crescita come quella della Cina, ed anche del Giappone, guardino a nuove rotte di esportazione.

Gli stati baltici offrono una soluzione di porta d'accesso a basso costo per i mercati occidentali.

Noi competeremo per le attività inerenti all'Asia con i nostri vicini, ma potremmo anche cooperare" ha dichiarato Ronis.

La Lituania sta offrendo tariffe di nolo per il trasporto merci "molto favorevoli" sia al Giappone che alla Cina attraverso il proprio principale porto di Klaipėda, che è collegato alla Zona Franca Economica di Klaipėda, dichiara il Ministro dei trasporti Rimantas Sinkevičius.

"Klaipėda si sta ammodernando e dispone delle infrastrutture per far fronte in modo efficace a qualsiasi incremento dei volumi in transito provenienti dal Giappone o dalla Cina" afferma Sinkevičius.

Il livello di interesse all'accesso al porto baltico dimostrato dalle imprese giapponesi sosterrà gli investimenti di capitale finalizzati ad ammodernare i sistemi di trasporto merci ferroviario, le reti stradali primarie, le infrastrutture portuali ed i punti di controllo alle frontiere del paese, ha detto Sinkevičius.

Come avviene per la maggior parte dei porti baltici, i risultati relativi ai carichi a Klaipėda hanno sofferto a causa del rallentamento economico generale e della domanda più debole per le merci in Europa ed in Nordamerica.

La produzione aggregata da gennaio ad aprile del 2012 in ordine ai carichi di origine marittima a Klaipėda è stata di 11,2 milioni di tonnellate, con un calo del 7% da un anno all'altro.

Le aspettative sono nel senso che i risultati non supereranno i 30 milioni di tonnellate nel corso dell'intera annata.

(da: lloydsloadinglist.com, 17.12.2012)

LEGISLAZIONE

FUSIONE FRA DNV E GL

Due delle maggiori società di classificazione del mondo, la DNV (Det Norske Veritas) e la GL (Germanischer Lloyd), stanno per fondersi sotto la denominazione di DNV GL Group.

Il nuovo organismo sarà una delle maggiori società di classificazione navale ed esperti di rischio in materia di petrolio e gas, energia rinnovabile e fonti energetiche a livello mondiale, nonché fra i tre principali certificatori dei sistemi di gestione.

“La fusione appoggia su un saldo fondamento strategico e risponde alle problematiche derivanti dall’aumento della globalizzazione, dai rapidi cambiamenti tecnologici e dall’esigenza di uno sviluppo sostenibile”.

I nostri clienti trarranno vantaggio dall’aumento dell’offerta di servizio e della base concorrenziale globale così come da una delle reti più fitte” afferma il c.e.o. del gruppo DNV, Henrik O. Madsen, che sarà anche il c.e.o. della nuova società combinata.

La DNV Foundation deterrà il 63,5%, mentre il proprietario della GL, la Mayfair SE, deterrà il residuo 36,5% delle quote della nuova società, che dispone di un giro d’affari combinato di circa 2,5 miliardi di euro e che avrà sede e registrazione a Høvik, in Norvegia.



“Noi la consideriamo una buona accoppiata strategica.

Le due società hanno un insieme comune di valori e punti di forza complementari.

Entrambe dispongono di validi marchi e solide posizioni di mercato così come di una reputazione di alta qualità e forte integrità.

C’erano state trattative fra la DNV e la GL sia nel 1999 che nel 2006 in ordine ad una più stretta collaborazione.

Sono molto felice del fatto che ora i tempi sembrano giusti” dichiara Leif-Arne Langøy, Presidente del Consiglio di Amministrazione della DNV.

“La DNV è il partner di riferimento per la GL.

Oltre al chiaro impegno della DNV ad Amburgo, la nostra decisione per questa associazione si basa sulla complementarietà fra DNV e GL, così come sull’ambizione comune all’innovazione ed alla qualità per entrambe le società.

Quali azionisti orientati a lungo termine, noi riteniamo che questa collaborazione rappresenti la continuazione del nostro riuscito investimento nella Germanischer Lloyd” ha aggiunto Günter Herz, Presidente della Mayfair SE.

Il DNV GL Group rafforzerà la propria entрата in diverse aree di competenza, fra cui il settore marittimo e lungo tutte le filiere di valore del petrolio e del gas.

Il gruppo sarà anche uno dei principali operatori a livello globale per quanto attiene la verifica di oleodotti e gasdotti ed i servizi relativi all’integrità delle risorse, nonché la certificazione dell’energia rinnovabile ed i servizi di consulenza.

L’unità dedicata alle attività marittime avrà sede ad Amburgo in Germania, pur mantenendo il proprio impegno nell’agglomerato marittimo norvegese.



Il petrolio ed il gas avranno sede a Høvik, mentre l’energia l’avrà ad Arnhem, in Olanda, con un solido hub per le rinnovabili a Bristol, nel Regno Unito, e per le assicurazioni a Milano, in Italia.

La DNV GL Group avrà la struttura giuridica di una società a responsabilità limitata norvegese (AS).

Per la transazione in questione occorre l’approvazione delle competenti autorità per la concorrenza.

(da: worldcargonews.com, 20.12.2012)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVA TECNICA DI DRAGAGGIO DELLA FRIGEO

Il dragaggio mediante congelamento, un procedimento nel quale ha fatto da pioniere la FriGeo, comporta la posa di grandi piastre di ghisa sul letto dei fiumi o sul fondo del mare.

Le piastre contengono condutture riempite con una soluzione salina; quest'ultima può essere raffreddata fino a circa -30° C.

Dopo due giorni, le piastre vengono tirate su, portando con sé circa 30 cm di materiale di fondo congelato.

Tale materiale può essere utilizzato a fini di interrimento.

È importante notare che le particelle vengono aggregate nel corso del ciclo di congelamento-disgelo, fornendo un materiale di scarico pulito che si può separare.

La FriGeo è una società che deriva da un progetto di sviluppo imprenditoriale triennale lanciato dall'Environment and Space Research Institute di Kiruna nel 2000.

Oltre al dragaggio mediante congelamento, la fondatrice e responsabile esecutiva della società Susanne Rostmark lavora anche nel campo



dell'essiccazione/disidratazione mediante congelamento ed alle sue possibili applicazioni nel campo della movimentazione e trattamento di materiale contaminato.

“A Stoccolma, i sedimenti contaminati con metalli pesanti e policlorobifenili vengono dragati e trasportati in località a fini di interrimento in stato di congelamento” afferma.

Nel corso dell'operazione, attorno al luogo di dragaggio è stata misurata la torbidità, dimostrando che, rispetto alle condizioni delle acque aperte, la

torbidità è leggermente più alta sia all'interno che all'esterno delle barriere di limo; peraltro, il livello variava a prescindere del dragaggio congelato.

In generale, la torbidità era molto bassa sia all'interno che direttamente all'esterno della barriera di limo.

“Sulla base dei dati presentati, le autorità ambientali hanno concluso che il dragaggio mediante congelamento avrebbe potuto essere effettuato senza barriere ambientali”.

Sebbene la tecnologia venga oggi sviluppata e raffinata a fini di dragaggio, in effetti il congelamento artificiale del terreno ad opera dell'uomo era stato per la prima volta praticato nel corso delle operazioni minerarie nel South Wales nel 19° secolo.

“Quando si usa il dragaggio per congelamento, i maggiori vantaggi sono costituiti dalla minima esposizione per i lavoratori (il sistema può essere gestito a distanza ed il materiale congelato è stabile), dalla riduzione dei volumi in ragione della precisione in fase di assorbimento, dalla disidratazione e dal fatto che non viene prelevata acqua in eccesso, nonché dal salvataggio in sicurezza degli oggetti sommersi nel materiale” afferma la Rostmark.

“Soprattutto, il dragaggio per congelamento è un sistema assai flessibile che può essere adattato a molti siti”.

La FriGeo ha intrapreso il dragaggio per congelamento anche nella baia di Hällevik nel sud della Svezia, dove il metodo è stato scelto dalla municipalità per i suoi vantaggi rispetto ai costi ed all'ambiente.

“Poiché la baia di Hällevik è una spiaggia da Bandiera Blu con standard ambientali elevati, trovare un metodo di dragaggio efficace che garantisse un impatto negativo minimo era la massima priorità”.

(da: portstrategy.com, 20.12.2012)

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