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 XXXI
Numero del 18 Gennaio 2013

PORTI

SINGAPORE IN TESTA AI RISULTATI DELLA PSA ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

IL RINA SUPPORTA UNA NUOVA SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE
NEGLI EMIRATI ARABI UNITI ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO NON È IN GRADO DI
CONSEGUIRE PROFITTI DUREVOLI ..... " 7

TRASPORTO INTERMODALE

GRIMALDI INVESTE 20 MILIONI DI EURO A BARCELLONA ..... " 9

TRASPORTO FLUVIALE

LA DANSER ACQUISISCE LA BRANCA CONTAINERIZZATA DELLA CNFR ..... " 11

INDUSTRIA

LA KONECRANES INTRODUCE LA PRIMA REACH STACKER IBRIDA ..... " 13

LOGISTICA

LA UPS RINUNCIA AL PROPOSITO DI RILEVARE LA TNT..... " 15

LEGISLAZIONE

SANZIONATO IL PORTO DI BARCELLONA PER UN CARTELLO SULL'AUTOTRASPORTO ..... " 17

PROGRESSO E TECNOLOGIA

AUMENTA LA POPOLARITÀ DELLA TECNOLOGIA AUTOMATIZZATA PER GLI ORMEGGI ..... " 19

STUDI E RICERCHE

CRESCE ANCORA LA FLOTTA CONTAINERIZZATA GLOBALE ..... " 21

IN CALENDARIO ..... " 22

18 Gennaio 2013

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE" raggiungibile su Internet all'indirizzo http://www.informare.it

PORTI

SINGAPORE IN TESTA AI RISULTATI DELLA PSA

La PSA International, operatore con sede a Singapore, afferma che i suoi risultati pari a 60,06 milioni di TEU hanno rappresentato lo scorso anno un aumento del 5,2% rispetto al 2011, per lo più grazie al fatto che la sua ammiraglia PSA Singapore Terminals ha conseguito prestazioni eccellenti.

I suoi terminal di Singapore hanno movimentato 31,26 milioni di TEU, con un incremento del 6,4%.

Molti potrebbero sostenere che ciò è avvenuto poiché l'Asia ha dovuto subire un livello minore della recessione mondiale.

Di conseguenza, i terminal della PSA situati al di fuori di Singapore hanno movimentato 28,80 milioni di TEU, con un aumento del 3,9%, il che forse rappresenta un sintomo delle condizioni commerciali più difficili in Europa ed in America.

PASIR PANJANG TERMINAL, PSA SINGAPORE TERMINALS

Tan Chong Meng, amministratore delegato del gruppo PSA International, afferma al riguardo: "Il 2012 è stato un'altra annata di sfide da affrontare per i settori del trasporto marittimo e dei porti, dal momento che la crescita globale dei traffici ha continuato ad essere debole, minacciata dalle volubili condizioni del mercato, che includono la persistente crisi del debito sovrano in Europa, la fiacca ripresa dell'economia americana, il subbuglio in Medio Oriente ed il rallentamento della crescita economica in Cina".

Peraltro, malgrado ciò, Meng ha confermato che la PSA continuerà nel 2013 ad investire in nuovi progetti portuali ed a migliorare le proprie attuali infrastrutture; questa, forse, è un'altra ragione per cui i risultati di Singapore continueranno ad incrementarsi.

Attualmente, la PSA Singapore Terminals sta investendo 2,84 miliardi di dollari USA ai fini dello sviluppo delle Fasi 3 e 4 della sua infrastruttura di Pasir Panjang.

Lo sviluppo, il cui completamento è in programma nel 2020, includerà 15 nuovi ormeggi, 6.000 metri di banchina con 18 metri di pescaggio, nonché un piazzale contenitori automatizzato con sistemi intelligenti di programmazione ed operativi brevettati e con gru a cavaliere su rotaia senza gruista.

La PSA afferma che Pasir Panjang ha bisogno di essere sviluppato in termini di capacità necessaria e resa al fine di far fronte alla crescita futura dei traffici globali.

Al di là di questo, la PSA ha ancora sott'occhio il quadro generale, vale a dire il piano a lungo termine per consolidare tutta l'attività di movimentazione contenitori presso il nuovo porto, quello di Tuas, che dovrebbe diventare operativo nel giro dei prossimi 10 anni.

(da: portstrategy.com, 16.01.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

IL RINA SUPPORTA UNA NUOVA SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE NEGLI EMIRATI ARABI UNITI

Il gruppo RINA, società di classificazione internazionale con sede in Italia, è stato selezionato al fine di supportare lo sviluppo di una nuova società di classificazione negli Emirati Arabi Uniti.

La Tasneef (Emirates Classification) è stata costituita ad Abu Dhabi e ha in programma l'istituzione di una rete di uffici in tutto il mondo.

Lavorando in partenariato con il RINA, l'obiettivo è quello di sviluppare la Tasneef quale società di classificazione internazionale in grado di soddisfare le esigenze tecniche e di classificazione del settore marittimo della regione, della bandiera degli Emirati Arabi Uniti e dello shipping commerciale internazionale.

"Noi siamo entusiasti per essere stati scelti allo scopo di assistere lo sviluppo della Tasneef in seguito ad un procedimento di gara cui avevano partecipato tutte le principali società di classificazione.

Lavoreremo in stretto contatto con la Tasneef in ordine ad un certo numero di progetti di nuove costruzioni e ad un certo numero di navi in servizio al fine di sviluppare le loro procedure e la loro competenza tecnica" ha dichiarato Andrea Di Bella, dirigente zona Medio-Oriente del Gruppo RINA.

Rashed Al Hebsi, responsabile della commissione costitutiva della Tasneef, ha dichiarato che il RINA è stato prescelto per assistere la Tasneef in ragione della sua provata competenza e della buona collaborazione in precedenza sperimentata in occasione del programma di costruzioni navali (classe corvette) degli Emirati Arabi Uniti.

"Il modo in cui la Tasneef guarda al RINA è quale socio strategico a lungo termine in relazione ad un'attività in cui entrambe le società soddisferanno la domanda di servizi di classificazione in settori potenziali di questa regione noti per essere quelli che alimentano le necessità energetiche mondiali di petrolio e gas" afferma Al Hebsi.

La Tasneef ed il RINA stanno attualmente finalizzando un portafoglio consistente in 44 progetti di classificazione nel 2013, che spaziano dalle navi di nuova costruzione e da quelle in servizio al supporto dell'amministrazione di bandiera degli Emirati Arabi Uniti con migliaia di certificazioni a norma di legge.

(da: worldcargonews.com, 14.01.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO NON È IN GRADO DI CONSEGUIRE PROFITTI DUREVOLI

Un nuovo studio commissionato dall'operatore statale francese SNCF in relazione al trasporto merci ferroviario trae la conclusione che alla luce delle attuali condizioni operative il settore non è in grado di conseguire profitti durevoli.

Lo scopo dello studio, elaborato dalla Bain & Co, era quello di mettere in prospettiva le persistenti difficoltà dell'unità statale Fret SNCF.

Nel corso di un periodo quinquennale (2007-2011), i principali operatori statali nel continente europeo – Germania, Francia, Belgio, Paesi Bass, Svizzera, Italia e Spagna – hanno accumulato perdite nette per 5 miliardi di euro inerenti al trasporto merci ferroviario.

La Fret SNCF è stata responsabile di più della metà di questo importo, mentre la Deutsche Bahn è in rosso sin dal 2009, avendo fatto registrare un deficit di 122 milioni di euro.

Le croniche prestazioni con cifre in rosso dell'operatore francese sono state in gran parte da attribuirsi alla sua carenza di competitività a causa di una struttura organizzativa che ingenera elevati costi del lavoro.

Questa situazione viene sottolineata nel rapporto, che stima che "il divario del costo del salario unitario" fra la Fret SNCF ed i suoi concorrenti delle società private è del 35% per i macchinisti e fra il 20 ed il 30% per l'altro personale impegnato in attività operative.

Una percentuale oscillante fra il 60 ed il 70% del "divario" è attribuibile all'organizzazione del lavoro e, principalmente, al numero delle giornate in cui il personale della Fret SNCF è disponibile per le attività lavorative nel contesto dei vantaggi derivanti dall'impiego di cui esso usufruisce in conseguenza del suo status di ferroviere di holding statale.

Pierre Blayau, responsabile della SNCF Geodis, alla quale appartiene la Fret SNCF, ha dichiarato ai media locali che la questione dell'armonizzazione della regolamentazione del lavoro in Francia fra l'operatore statale ed i suoi concorrenti nel mercato nazionale – quale la consociata francese della DB, la

Euro Cargo Rail, e l'unità della Eurotunnel, la Europorte – è diventata "una questione di sopravvivenza" per la Fret SNCF.

Il rapporto, peraltro, prosegue sottolineando come la vera minaccia per il settore derivi dall'autotrasporto la cui concorrenza "è insostenibile per il trasporto merci ferroviario".

Nel rapporto si dice che la differenza fra l'autotrasporto di merci e il trasporto ferroviario su un singolo carro può essere almeno del 25% in alcuni casi, e che il divario potrebbe allargarsi.

Fra il 2008 ed il 2010, le tariffe di trasporto merci ferroviario nei principali mercati quali Germania, Francia ed Italia sono in genere aumentate al contrario di quelle del trasporto stradale che sono diminuite, aggiunge il rapporto.

La strada è anche più affidabile del trasporto merci ferroviario in termini di rispetto della scadenza per la consegna.

L'apertura del settore nell'Unione Europea nel 2006 non ha comportato per il trasporto merci ferroviario l'incremento della sua quota di mercato (rispetto a quella dell'autotrasporto), si afferma nel rapporto, e nel migliore dei casi i nuovi concorrenti adesso stanno andando in pareggio ovvero stanno realizzando minori profitti.

Blayau sostiene che ci vorrà "una politica estremamente proattiva" da parte dell'Unione Europea a favore del trasporto merci ferroviario se si vuole che esso produca profitti in Europa su una base sostenibile.

(da: lloydsloadinglist.com, 03.01.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

GRIMALDI INVESTE 20 MILIONI DI EURO A BARCELLONA

La linea di navigazione italiana Grimaldi sta investendo circa 20 milioni di euro in un nuovo terminal presso il porto spagnolo di Barcellona.

Il gruppo ha dichiarato che l'investimento "consolida il proprio forte impegno nel rendere Barcellona l'epicentro dei propri servizi di short-sea nel Mediterraneo Occidentale".

L'Autorità Portuale di Barcellona ha rilasciato al gruppo con sede a Napoli una concessione quindicennale, rinnovabile per altri 7 anni, per la gestione del nuovo terminal presso il Muelle Costa.

Il direttore commerciale dell'unità camion e semirimorchi della Grimaldi, Guido Grimaldi, afferma: "Il nostro obiettivo è quello di migliorare ulteriormente la nostra ampia rete di autostrade del mare, rafforzando il ruolo di Barcellona quale porto strategico per i servizi offerti dal gruppo Grimaldi".

Destinato ad entrare in servizio quest'estate, il Grimaldi Terminal Barcelona disporrà di un'area complessiva do 63.000 metri quadrati.

La Grimaldi attualmente effettua operazioni giornaliere fra Barcellona e Civitavecchia, offrendo nel contempo un servizio settimanale per passeggeri e merci alla volta dei porti di Livorno e Tangeri ed un servizio tre volte alla settimana solo merci alla volta di Livorno e Savona.

La Grimaldi, specialista di trasporto di automobili e carichi ro-ro, a novembre ha dato il via ad un servizio trisettimanale di "autostrade del mare" per le merci fra i porti italiani di Ravenna, Brindisi e Catania.

Le sue due navi ro-ro, la *Eurocargo Catania* e la *Eurocargo Brindisi*, dispongono ciascuna di una capacità di carico di circa 240 semirimorchi.

Da Brindisi e Catania, le merci possono essere trasbordate alla volta di destinazioni in Grecia, nei Balcani, a Malta ed in Libia attraverso i servizi programmati dalla Grimaldi.

(da: lloydsloadinglist.com, 18,01.2013)

TRASPORTO FLUVIALE

LA DANSER ACQUISISCE LA BRANCA CONTAINERIZZATA DELLA CNFR

L'acquisizione della branca containerizzata della CNFR da parte della Danser consoliderà i traffici containerizzati fluviali sull'asse dell'Alto Reno, con l'area fiamminga di Francia e Belgio e con le connessioni con i porti marittimi del Reno.

Il direttore del gruppo Danser Ben Maelissa ha confermato che l'operatore fluviale di chiatte con sede nei Paesi Bassi sta rilevando tutta l'attività containerizzata di origine fluviale del gruppo francese CFNR.

L'accordo si riferisce alle operazioni nell'area dell'Alto Reno, nella Francia settentrionale, nel Belgio meridionale e nella regione di Bruxelles.

Tutti i servizi di linea sono collegati con i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Zeebrugge.

La CFNR, con sede a Strasburgo, è il principale gruppo di trasporto fluviale della Francia.

La Danser rileverà tre uffici della CFNR ed il personale di Strasburgo e di Ottmarsheim, così come un certo numero di addetti ai container presso gli uffici di Anversa e Dordrecht, nei pressi di Rotterdam.

Le due parti interessate all'accordo impiegano cinque motonavi oltre a convogli di chiatte senza motore, quattro dei quali appartengono alla Danser.

Il convoglio appartenente ad entrambe denominato ALSACE-HOLLANDE adesso sarà di esclusiva proprietà della Danser.

Complessivamente, sei partenze settimanali collegano Strasburgo/Kehl, Ottmarsheim/Mulhouse e Basilea/Weil con Anversa e Rotterdam.

Mannheim è un porto di primaria importanza per la Danser.

Le operazioni della CFNR nell'angolo nord-occidentale della Francia ed in Belgio comprendono servizi fluviali su chiatte di linea containerizzati dalla Francia e

dai porti belgi del bacino del fiume Schelda agli scali marittimi del Mare del Nord di Anversa, Zeebrugge e Rotterdam.

La CFNR gestisce altresì il terminal container di Bruxelles ed offre un collegamento giornaliero con Anversa e due partenze settimanali per Zeebrugge.

Mons-Anzin, nel Belgio meridionale, dispone di tre viaggi andata e ritorno settimanali Anversa/Zeebrugge.

Lilla, Halluin e Dourges nel nord della Francia sono collegati con Anversa/Zeebrugge e Rotterdam.

"Le operazioni della CFNR in Belgio e Francia costituiscono un perfetto complemento per la nostra rete in Belgio e nei Paesi Bassi" dichiara Ben Maelissa.

L'operatore olandese ha già in atto servizi che collegano Willebroek (a sud di Anversa) e Moerdijk a Venlo, nonché Duisburg con Anversa/Rotterdam.

Esso effettua altresì un servizio navetta di raccordo con chiatte fluviali da Anversa a Rotterdam.

L'Alto Reno è un'area commerciale difficile per gli operatori di chiatte containerizzate e la Contargo, concorrente della Danser, ha già rafforzato la propria salda posizione nel settore mediante l'acquisizione del patrimonio terminalistico della Wincanton e del suo operatore di chiatte fluviali Rhinecontainer.

Anche la Danser e la CFNR (i membri residui dell'ex-consorzio Penta) sono operatori importanti del settore, così come lo sono l'operatore olandese Dubbelman e la Blue Arrow, un servizio congiunto fra Ultrabrag e Haeger & Schmidt.

La CNFR (Communauté de Navigation Française Rhénane) appartiene alla Atic, una consociata della Arcelor-Mittal.

Il gruppo Danser è stato costituito nel 1981 dalla Hein Danser e comprende la Danser Containerline, la Danser Benelux e la Danser Switzerland.

(da: worldcargonews.com, 15.01.2013)

INDUSTRIA

LA KONECRANES INTRODUCE LA PRIMA REACH STACKER IBRIDA

La Konekranes, fornitore di attrezzature per il sollevamento di carichi a livello globale, ha sviluppato ciò che essa definisce la prima reach stacker ibrida al mondo per la movimentazione di contenitori.

La SMV 4531 TB5 HLT, che dispone di una capacità di sollevamento carichi pari a 45 tonnellate, è caratterizzata da una trasmissione ibrida diesel-elettrica, da un sistema di sollevamento idraulico elettrificato e da una disponibilità di energia basata su un super-condensatore.

La Konecranes afferma che il nuovo prodotto, che elettrifica tutti i flussi di energia lungo la trasmissione, il sistema idraulico di sollevamento ed il sistema di immagazzinamento di energia, ridurrà il consumo di carburante e le emissioni di almeno il 30%, migliorando nel contempo le prestazioni di accelerazione.

La sua trasmissione ibrida consiste in un motore diesel, che funziona ad un ritmo costante di giri al minuto al fine di ottimizzare l'efficienza del carburante, in un generatore elettrico ed in un motore a trazione elettrica che fornisce la propulsione e genera l'energia elettrica quando frena.

Ciò minimizza la necessità di frenata meccanica, risparmiando così energia.

A differenza di una reach stacker convenzionale, il prodotto della Konecranes guida e controlla elettricamente le pompe idrauliche, la velocità delle quali può essere controllata indipendentemente dalla velocità del motore.

Il flusso di ritorno dei cilindri idraulici viene poi immesso nuovamente nel circuito per mezzo delle pompe al fine di rigenerare l'energia elettrica, invece di essere convertita in calore.

Inoltre, il suo sistema di super-condensatore per l'immagazzinaggio dell'energia è connesso al sistema elettrico del trattore, consentendogli di immagazzinare energia elettrica e di dare impulso al generatore elettrico a trazione diesel nei momenti di punta della domanda di potenza.

La nuova reach stacker ibrida è attualmente sottoposta a collaudi sul campo presso il terminal container del Porto di Helsingborg.

(da: portstrategy.com, 14.01.2013)

LOGISTICA

LA UPS RINUNCIA AL PROPOSITO DI RILEVARE LA TNT

La UPS ha rinunciato al proposito di rilevare per 5,2 milioni di euro la TNT Express in seguito all'avviso pervenuto alle due società in ordine all'intenzione della Commissione Europea di respingere l'accordo in questione.

Nel contesto di una dichiarazione, la TNT ha dichiarato: "Il gruppo di lavoro dedicato alla vicenda ha informato le società che, sulla base dell'attuale proposta di risanamento della UPS, esso stava indirizzandosi verso una decisione negativa.

Di conseguenza, la UPS ha informato la TNT Express di non ravvisare alcuna reale prospettiva di poter ottenere il via libera da parte della Commissione Europea ed inoltre che la UPS non porterà avanti la transazione su altre basi".

Scott Davis, presidente ed amministratore delegato della UPS, ha dichiarato: "Siamo estremamente delusi dalla posizione assunta dalla Commissione Europea.

Abbiamo proposto notevoli e tangibili rimedi atti a tranquillizzare la Commissione Europea circa la transazione.

La società combinata sarebbe stata innovativa per il settore logistico, apportando significativi vantaggi ai consumatori ed ai clienti di tutto il mondo, supportando nel contempo la crescita in Europa in particolare".

La UPS aveva dato il via alle procedure di revisione circa la concorrenza della proposta di rilevamento della TNT con la Commissione Europea a marzo del 2012.

Aveva poi presentato una proposta di risanamento iniziale il 29 novembre scorso ed aveva rivisto due volte la proposta sulla scorta delle persistenti preoccupazioni antitrust.

Nel corso della prima settimana di gennaio *Lloyds Loading List.com* aveva riferito che la UPS aveva effettuato un ultimo disperato tentativo di conseguire l'approvazione dell'Unione Europea ai fini del rilevamento del gruppo olandese di consegne espresse.

Esso si era tradotto in approcci informali alla FedEx allo scopo di acquisire un pacchetto di beni patrimoniali della TNT Express.

Peraltro, secondo fonti vicine alla trattativa, la FedEx aveva chiarito che si sarebbe seduta ad un tavolo con la UPS solamente se le trattative avessero riguardato una porzione maggiore delle attività della TNT.

Contattato da *Lloyds Loading List.com*, un portavoce del Commissario Europeo per la concorrenza Joaquin Almunia ha dichiarato: "La Commissione prenderà le proprie decisioni al riguardo il 5 febbraio prossimo.

Questo è tutto ciò che possiamo dire".

In una dichiarazione della TNT Express si legge: "La TNT Express si rammarica per questa situazione, avendo ritenuto che la fusione fosse fattibile e vantaggiosa per tutti gli interessati.

La UPS ha confermato alla TNT Express il pagamento della penale da 200 milioni di euro per la risoluzione del contratto" aggiungendo che il protrarsi del procedimento di fusione aveva costituito "una distrazione per gli amministratori della TNT".

(da: lloydsloadinglist.com, 14.01.2013)

LEGISLAZIONE

SANZIONATO IL PORTO DI BARCELLONA PER UN CARTELLO SULL'AUTOTRASPORTO

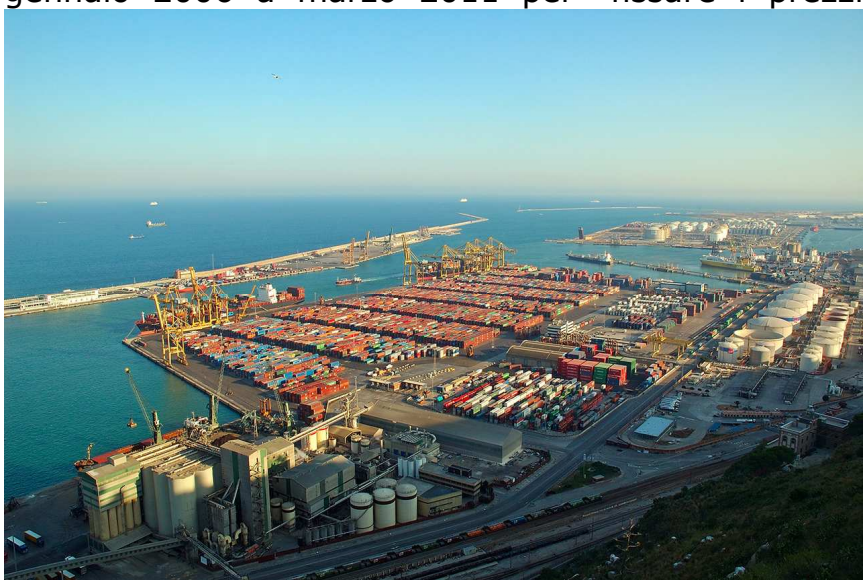
La CNC (commissione spagnola per la concorrenza) ha irrogato all'Autorità Portuale di Barcellona una multa di 100.000 euro e ha sanzionato due associazioni imprenditoriali per un totale di 20 milioni di euro in relazione ad una denuncia riguardo ad un cartello sull'autotrasporto di contenitori operativi per più di cinque anni.

L'amministrazione del porto di Barcellona ha respinto le accuse della CNC e sta valutando se presentare appello.

A giugno del 2011, l'autorità antitrust spagnola aveva intrapreso un'indagine approfondita sulle prassi anticoncorrenziali nel mercato del trasporto stradale per i contenitori da e verso il porto.

Ciò, a seguito di ispezioni effettuate a marzo dello stesso anno da investigatori della CNC presso le sedi delle associazioni di categoria attive nel settore.

In una dichiarazione, la CNC ha ora stabilito che è esistito un accordo da gennaio 2006 a marzo 2011 per "fissare i prezzi le condizioni di traffico, limitare o controllare la produzione e ripartire il mercato per l'autotrasporto di container con origine da o destinazione al porto di Barcellona".



La CNC afferma che il cartello operava mediante un accordo fra la Asociación Logística de Transporte de Contenedores (ALTC) e la Asociación de Auto-patronos y Empresarios de Transportes de Contendores y Afines por Carretera de la Provincia de Barcelona (Transcont).

Le due associazioni, a detta della CNC, "hanno messo a punto le tariffe congiuntamente" e stanno stabilito "prezzi, modalità e periodi pagamento e sconti sui volumi per l'autotrasporto di contenitori presso il porto di Barcellona".

La CNC ha multato la ALTC per 15,2 milioni di euro e la Cotraport – successore della Transcont – per 5,3 milioni di euro.

Non è chiaro se la ALTC e la Cotraport decideranno di presentare appello.

Malgrado la relativamente piccola multa irrogata al porto, la CNC ha affermato che "è stato dimostrato che, almeno a partire dal 2007, l'Autorità Portuale ha partecipato all'organizzazione ed alle attività dell'osservatorio sui costi, inizialmente mediante il subappalto del servizio e poi preparando internamente i documenti di riferimento utilizzati per calcolare i costi del trasporto".

Aggiunge la CNC: "C'è la prova che essa sia stata coinvolta in tutto il periodo sotto esame, per lo più in relazione ai contatti fra ALTC e Transcont, specialmente riguardo all'osservatorio sui costi".

In una dichiarazione sul proprio sito web, il Porto di Barcellona ha dichiarato: "Come già espresso in diverse occasioni, l'Autorità Portuale respinge le accuse di avere portato avanti qualsiasi iniziativa potenzialmente restrittiva della libera concorrenza nelle attività di trasporto merci in ambito portuale.

I comportamenti del porto di Barcellona in questo settore sono stati in ogni momento indotti dalla ricerca del dialogo e della pace sociale fra i diversi operatori del trasporto ed i professionisti nel porto".

(da: lloydsloadinglist.com, 17.01.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

AUMENTA LA POPOLARITÀ DELLA TECNOLOGIA AUTOMATIZZATA PER GLI ORMEGGI

I fornitori a livello mondiale di tecnologia marittima Cavotec e Cargotec hanno assistito ad un costante flusso di ordinazioni per le proprie soluzioni tecnologiche automatizzate MoorMaster e Kalmar SmartLanes OCR.

La Cavotec, che ha sede in Svizzera, ha conseguito un'ordinazione per la propria tecnologia di ormeggio automatizzato MoorMaster 400 da installare presso un attracco per traghetti passeggeri nei Paesi Bassi.

Le operazioni presso l'ormeggio vengono effettuate dalla compagnia privata di traghettamento TESO.

Le unità, che consentono il fermo dei motori delle navi per sette minuti nel corso di ogni procedura d'imbarco di 10 minuti senza utilizzarli per mantenere la nave al suo posto, verranno usate per ormeggiare due dei traghetti della TESO.

Dati i quasi 6.000 scali portuali effettuati annualmente, la tecnologia potrebbe migliorare in modo significativo la qualità dell'aria e far conseguire notevoli risparmi sui costi.

La consegna delle unità è in programma per la fine del 2013, mentre i collaudi dovrebbero iniziare all'inizio del 2014.

Le unità MoorMaster della Cavotec sono state ordinate anche dalla SLSMC (St.Lawrence Seaway Management Cooperation) per essere installate presso una chiusa del Canale Navigabile San Lorenzo in Canada.

Le unità saranno adattate per soddisfare i requisiti fisico-ambientali del Canale Navigabile, che è la prima idrovia interna del mondo ad introdurre l'ormeggio automatizzato.

La finlandese Cargotec ha ottenuto un'ordinazione per l'installazione della propria soluzione tecnologica Kalmar SmartLanes OCR presso il TVV (Terminal de Vila Velha) a Espirito Santo in Brasile.

La soluzione SmartLanes, che consiste in un AGS (sistema automatizzato varchi), acquisirà i numeri dei contenitori, le targhe dei camion, le targhe dei telai ed i dati identificativi di tutte le transazioni in entrata ed in uscita, assicurando il miglioramento della sicurezza e della produttività al varco.

(da: portstrategy.com, 03.01.2013)

STUDI E RICERCHE

CRESCE ANCORA LA FLOTTA CONTAINERIZZATA GLOBALE

Secondo la ditta di consulenze ed analisi Alphaliner, la capacità della flotta navale globale di portacontainer è cresciuta del 6% l'anno scorso per attestarsi a 16,3 milioni di TEU il 1° gennaio 2013.

Circa un quarto dell'incremento netto di 921.100 TEU nella flotta cellulare nel corso dell'anno è stato in eccesso rispetto alle richieste dei vettori, incrementando così la flotta inutilizzata dai 595.000 TEU di gennaio 2012 agli 810.000 TEU dell'inizio 2013.

Secondo l'indagine annua sulla flotta di Alphaliner, nel 2012 sono state consegnate 207 navi, per complessivi 1.255.900 TEU, mentre le cancellazioni (comprese le unità rottamate, perdute e decellularizzate) hanno totalizzato 200 navi per una capacità di 351.000 TEU.

Circa 18.000 TEU sono stati aggiunti mediante la riqualificazione di navi esistenti, principalmente ad opera della Maersk Line che ha incrementato la capacità delle proprie navi da 8.200-8.600 TEU della classe S a quasi 9.600 TEU.

La direttrice di traffico transpacifica ha assistito al maggiore aumento della capacità complessiva impiegata nel corso degli ultimi 12 mesi, essendo cresciuta del 10% da 2,4 milioni di TEU a 2,7 milioni di TEU.

Nel 2012 sono stati lanciati due nuovi servizi Estremo Oriente-Costa Orientale USA e tre nuovi servizi Estremo Oriente-Costa Occidentale USA che hanno aggiunto circa 150.000 TEU di capacità navale al traffico in questione.

Ulteriori 100.000 TEU di capacità sono stati assorbiti per mezzo dell'adozione della navigazione super-lenta in quattro servizi Estremo Oriente-Costa Orientale USA ed in 11 servizi Estremo Oriente-Costa Occidentale USA.

"Diversamente da quanto accaduto nel 2011, quando cinque vettori minori - TCC, CSAV, Horizon Liners, Grand China Shipping e TS Lines – dovettero ritirarsi strategicamente dai traffici transpacifici, nel 2012 c'è stata soltanto una perdita, la Hainan POS" afferma la ditta di consulenza.

(da: lloydsloadinglist.com, 15.01.2013)

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