



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 XXXI
Numero del 15 Febbraio 2013

NOTIZIE C.I.S.C.O.

STRATEGIE FUTURE PER IL TRASPORTO INTERMODALE: SUMMIT A CATANIA
AD APRILE Pag. 3

PORTI

I PORTI ESORTANO I LEADER EUROPEI A NON TAGLIARE IL BUDGET
DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO " 5

TRASPORTO MARITTIMO

I DATI DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE APRONO A NUOVE
OPPORTUNITÀ TARIFFARIE " 7

LA G6 ALLARGA L'ALLEANZA AL TRANSPACIFICO..... " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

PARZIALE SODDISFAZIONE BRITANNICA PER IL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO
EUROPEO " 11

TRASPORTO INTERMODALE

LA HUPAC SUBISCE GLI EFFETTI NEGATIVI DELLA DOMANDA DEBOLE
SPECIALMENTE IN ITALIA " 13

TRASPORTO AEREO

CARGOLUX PRONTA A SVELARE LA NUOVA STRATEGIA " 15

LOGISTICA

GIAMAICA: IL PROSSIMO HUB MONDIALE " 17

PROGRESSO E TECNOLOGIA

COLLABORAZIONE FRA ECO MARINE POWER E SOLBIAN ENERGIE ALTERNATIVE
PER APPLICAZIONI MARINE IBRIDE " 20

STUDI E RICERCHE

RESTANO INSTABILI LE TARIFFE DI NOLO..... " 21

REEFER

LA MAERSK SOLLECITA UN'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA SUI REEFER DANNOSI " 23

IN CALENDARIO " 25

15 Febbraio 2013

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

NOTIZIE C.I.S.C.O.

STRATEGIE FUTURE PER IL TRASPORTO INTERMODALE: SUMMIT A CATANIA AD APRILE

Mercati emergenti, cooperazione internazionale e connessioni transfrontaliere nel panorama delle piattaforme logistiche e dei flussi del trasporto intermodale.

E ancora, politiche economiche per l'ampliamento delle reti nel bacino del Mediterraneo, ottimizzazione della movimentazione di beni e crescita delle economie globali.

Sono solo alcuni dei temi che verranno affrontati in occasione della "North South Conference", l'evento - organizzato per celebrare l'80° anniversario della nascita del BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal) di Parigi - che si svolgerà a Catania il 26 e 27 aprile prossimi, nell'Auditorium dell'Ex Monastero dei Benedettini.

Quali sono i territori-snodo che avranno le capacità di fungere da "commutatori" tra i grandi flussi internazionali e le realtà locali?

Qual è la combinazione efficace per garantire la facilità di comunicazione di merci e persone?



Nell'epoca post-moderna occorre una strategia della mobilità su ampia scala, che accresca la sinergia tra le diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di ottimizzare tempi e risorse.

I maggiori esperti mondiali nel settore dello shipping e della logistica si riuniranno nel capoluogo etneo da BIC, C.I.S.CO. (referente italiano del Bureau) ed EST - Europea Servizi Terminalistici (la maggiore realtà siciliana del settore) proprio per rispondere a questi e ad altri interrogativi relativi ai modelli innovativi da seguire.

Grazie a un focus sulla "direttrice Nord-Sud", verranno analizzate le rotte economiche che dal Nord Africa e dai Paesi del Medio Oriente percorrono l'Europa meridionale e centrale e verranno approfondite le criticità e i punti di forza del sistema-trasporto.

La conferenza rappresenterà a tutti gli effetti uno scambio di idee sulle strategie future da mettere in campo, con l'obiettivo di promuovere il

commercio internazionale alla luce dello sviluppo dei colossi demografici quali India e Cina, che vedono le "autostrade" del Mar Mediterraneo di nuovo al centro dei traffici marittimi mondiali.

Maggiori particolari sull'evento verranno forniti nei prossimi Notiziari.

PORTI

I PORTI ESORTANO I LEADER EUROPEI A NON TAGLIARE IL BUDGET DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Il 7 e l'8 febbraio 2013 i Capi di Stato e di Governo europei si riuniscono in un altro tentativo di raggiungere un accordo sul MFF (Struttura Finanziaria Pluriennale), vale a dire il bilancio europeo per gli anni 2014-2020 ed i budget da assegnare alle diverse politiche.

I porti marittimi ed interni europei esortano i leader europei a non toccare l'importo di 31,7 miliardi di euro previsti per gli investimenti in infrastrutture di trasporto in Europa ai sensi del CEF (Infrastrutture per Collegare l'Europa).

Già la scorsa primavera, l'EFIP e l'ESPO avevano guidato una campagna avviata da 28 organizzazioni europee di trasporto al fine di garantire il budget della TEN-T.



Entrambe le organizzazioni hanno altresì incoraggiato i propri associati a sottoscrivere la dichiarazione presentata dal Vice Presidente della Commissione Europea Sim Callas alla fine dell'anno scorso.

La direttrice della European Federation Inland Ports, Isabelle Ryckbost, fa notare: "Il budget della TEN-T proposto punta a finanziare un piano effettivo delle infrastrutture di trasporto da cui trarranno vantaggio tutte le modalità di trasporto, gli stati membri e le regioni.

I 31,7 miliardi di euro non serviranno solo ai trasporti come tali.

Mediante l'ottimizzazione dei collegamenti e dei nodi di trasporto, tutte le altre politiche – non ultime quelle della coesione europea e dell'agricoltura – ne trarranno vantaggio.

In questo senso, il budget della TEN-T ha un reale effetto a ricaduta e può essere considerato come uno dei modi migliori di spendere il denaro europeo.

Sarebbe una vergogna se i leader europei dovessero tagliare questo bilancio e questi programmi".

Il segretario dell'ESPO, Patrick Verhoeven, conferma: "Noi speriamo che i leader europei comprenderanno che una quota del 3% del bilancio complessivo sia il minimo necessario per un settore che impiega direttamente 10 milioni di persone e rappresenta il 5% circa del PIL.

E questo è certamente il caso dei porti.

I porti sono dei veri creatori di posti di lavoro ed il motore dello sviluppo regionale.

Inoltre, in quanto principali porte d'accesso mondiali, gli scali marittimi sono essenziali per assicurare la crescita economica d'Europa".

(da: espo.be, 05.02.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

I DATI DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE APRONO A NUOVE OPPORTUNITÀ TARIFFARIE

Gli indici sui prezzi prodotti dalle linee di navigazione containerizzate stanno prendendo piede nelle trattative contrattuali fra i vettori ed i loro clienti.

I volumi dei carichi coperti dai contratti correlati ad indici restano piccoli rispetto al numero complessivo dei box spediti, ma cresce il supporto ad accordi che includano una qualche protezione rispetto alle fluttuazioni dei prezzi.

La Container Trades Statistics, che adesso pubblica qualcosa come 700 diversi indici relativi a tutte le rotte di trasporto marittimo containerizzato del mondo, ravvisa un maggiore interesse in questo tipo di contratti, secondo il responsabile Rod Riseborough.

La società di gestione dei dati è a conoscenza di una dozzina di contratti sottoscritti in cui le tariffe di nolo vengono collegate ad standard consistente in uno dei suoi indici, in rappresentanza di qualcosa come 100.000 TEU movimentati da e per l'Europa.

Ciò in confronto ai 37 milioni di TEU spediti da e per l'Europa.

I beneficiari effettivi dei carichi, gli spedizionieri e le linee di navigazione dispongono di una scelta di diversi fornitori di indici, fra cui lo Shanghai Containerised Freight Index, il World Container Index ed il Transpacific Stabilization Agreement, che generano tutti quanti i dati che possono essere utilizzati sia per contratti correlati ad indici, sia per scambi di derivati.

Sebbene il primo stia guadagnando supporto dal momento che sia i vettori che i caricatori cercano di apportare prevedibilità tariffaria alle procedure contrattuali ed alle trattative inerenti accordi a lungo termine, vi è stata una maggiore resistenza in alcuni ambienti a diversificare il rischio mediante scambi cartacei.

Il broker londinese Clarksons ha appena introdotto uno strumento di scambi virtuali progettato per dare ai nuovi operatori con derivati la possibilità di imparare come funziona il mercato senza assumersi alcun rischio finanziario.

È probabile che gli indici della CTS vengano meno utilizzati come standard di riferimento nel mercato dei container swap, dal momento che essi – secondo Riseborough – non sono sufficientemente instabili.

Inoltre, coloro che effettuano scambi in derivati preferiscono un indice che sia misurato in dollari per TEU, mentre gli indici della CTS sono costituiti da numeri aggregati che si basano su medie del 2008.



La CTS ha sottoscritto contratti con linee di navigazione containerizzate attive a livello mondiale per produrre dati su prezzi e volumi ed inizialmente si è concentrata sui traffici europei in seguito ai cambiamenti normativi ed all'abrogazione dell'immunità antitrust dei vettori da parte di Bruxelles.

Tuttavia, un anno fa la società ha iniziato a compilare dati a livello mondiale che coprono 447 rotte.

Il numero dei singoli indici dei prezzi è molto più alto di quello sopra indicato, dal momento che riflettono le tariffe di nolo in ciascuna direzione delle direttrici di traffico prese in considerazione, nonché un'analisi dettagliata dei prezzi delle unità per carichi secchi ed unità refrigerate.

Le statistiche vengono recuperate presso i membri del World Liner Data, che rappresenta la maggior parte delle linee mondiali.

Il WLD affida il lavoro alla CTS che appartiene a privati, la quale poi assembla i dati e mette insieme i volumi complessivi aggregati sino ad una stima del 100% dei traffici.

(da: lloydsloadinglist.com, 01.02.2013)

LA G6 ALLARGA L'ALLEANZA AL TRANSPACIFICO

La G6 Alliance, composta da una mezza dozzina di importanti linee di navigazione containerizzate, si sta espandendo nel Pacifico, dopo avere instaurato la propria presenza nei traffici Asia-Europa l'anno scorso, con l'inaugurazione di un nuovo servizio che collega l'Asia alla costa orientale Nordamericana.

L'iniziativa costituisce la naturale estensione dell'accordo per la condivisione di tonnellaggio sottoscritto come risposta all'idea Daily Maersk della Maersk Line, nonché una nuova iniziativa verso il consolidamento.

Il nuovo servizio impiegherà 50 navi che scaleranno una trentina di porti in Asia, sulla costa orientale degli Stati Uniti, in Canada, in America Centrale, nei Caraibi, nel sub-continente indiano, nel Mediterraneo ed in Medio Oriente.

La compartecipazione allargata dovrebbe iniziare secondo i programmi a maggio, con sei servizi a collegare l'Asia con i porti della costa orientale, tre dei



quali transiteranno nel Canale di Panama, mentre gli altri tre passeranno dal Canale di Suez.

“I sei circuiti sono il risultato della fusione e revisione di diversi servizi già esistenti offerti separatamente dalle due alleanze” si legge in una dichiarazione rilasciata dai membri della G6 Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL e

MOL.

“Essi includono altresì un servizio interamente nuovo che formerà una rete transpacifico esauriente e competitiva”.

Il servizio allargato “consentirà ai membri un costo inferiore per ogni associato” afferma Charles de Trenck, esperto della Transport Trackers di Hong Kong.

“Esso permetterà loro di limitare il quantitativo di capacità che immettono nei traffici.

La domanda è: che cosa succederà alle navi in eccesso?”.

Un membro dell'alleanza ha dichiarato, tuttavia, che il livello di capacità non è stato ancora deciso.

“La capacità è ancora sotto revisione, ma abbiamo capito che sarà quasi allo stesso livello della scorsa alta stagione” afferma Jotaro Tamura, vicepresidente anziano della pianificazione della rete e della gestione dei prezzi e degli equipaggiamenti alla MOL con sede a Hong Kong.

L'iniziativa della G6 è una conseguenza del mancato avvento dell'alta stagione nel 2012.

Le linee di navigazione avevano aggiunto capacità prevedendo un notevole aumento dei volumi nel corso del terzo trimestre, ma invece i volumi sono scivolati in basso in un momento in cui le linee di navigazione si sarebbero normalmente aspettate di operare con navi al completo e di dover applicare sovrapprezzi tariffari.

Il consigliere d'amministrazione della Hapag-Lloyd Ulrich Kranich ha dichiarato alla fine di gennaio di aspettarsi di assistere ad un'alta stagione compensativa nei mesi a venire.

Se così fosse, l'introduzione di nuovi servizi di rete da parte della G6 le darebbe un vantaggio in termini di concorrenza per quanto riguarda sia i costi, sia la flessibilità del servizio nell'ambito di un mercato rinvigorito.

I membri della G6 hanno indicato nella loro dichiarazione congiunta che l'espansione ha portato all'allargamento di un provato successo, affermando che la collaborazione Asia-Europa aveva assicurato una copertura di servizio esaustiva ai clienti e aveva fatto conseguire efficienze operative alle linee di navigazione.

L'alleanza G6 è stata inaugurata a dicembre del 2011 quale accordo fra la New World Alliance e la Grand Alliance al fine di condividere le capacità e di combinare le rotte sui traffici dall'Asia all'Europa.

Essa aveva fatto seguito alla compartecipazione per la condivisione di navi fra MSC e CMA CGM, anche in questo caso quale risposta alla Daily Maersk.

(da: lloydsloadinglist.com, 06.02.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

PARZIALE SODDISFAZIONE BRITANNICA PER IL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO EUROPEO

La britannica Rail Freight Group ha accolto con sostanziale soddisfazione il 4° Pacchetto Ferroviario pubblicato alla fine di gennaio dalla Commissione Europea.

Essa, peraltro, ritiene che il quadro normativo contenga ancora scappatoie in cui "potrebbero persistere comportamenti anticoncorrenziali".

Il documento contiene importanti modifiche al quadro normativo inerente alle attività ferroviarie in tutta Europa e supporta lo scopo di incrementare la concorrenza e l'efficienza nel settore.



Le proposte comprendono vantaggiose misure finalizzate a definire le funzioni essenziali degli amministratori delle infrastrutture, così come l'assegnazione delle tracce, nonché la gestione, la manutenzione e la programmazione dei traffici.

C'è anche una valorizzazione del ruolo dell'Agenzia Europea per la Sicurezza, finalizzata alla semplificazione delle barriere tecnico-amministrative alla interoperabilità in tutta l'Europa.

Tuttavia, la RFG ha dichiarato di "essere profondamente delusa dal fatto che la Commissione sia stata costretta a fare un passo indietro rispetto alla proposta mirante ad assicurare la piena e completa separazione fra gestione delle infrastrutture ed operazioni ferroviarie in tutti gli stati membri".

Si legge in una dichiarazione al riguardo: "Il modello di società-holding che sarebbe in tal modo consentito realizza condizioni in cui possono persistere comportamenti anticoncorrenziali, a detrimento di quelli che cercano di offrire servizi ferroviari su una base di libero accesso".

Maggie Simpson, direttore esecutivo della RFG, aggiunge: "I provvedimenti in questione comporteranno importanti vantaggi per le società britanniche che cercano di accrescere le proprie attività in tutta Europa.

Sta ora al Consiglio ed al Parlamento Europeo dimostrare la propria indipendenza rispetto agli interessi nazionali ed insistere sulla piena separazione fra rotaie e treni.

In mancanza di questo, il trasporto merci ferroviario dovrà lottare per prosperare e per adempiere al suo ruolo al cuore della logistica europea".

(da: lloydsloadinglist.com, 01.02.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

LA HUPAC SUBISCE GLI EFFETTI NEGATIVI DELLA DOMANDA DEBOLE SPECIALMENTE IN ITALIA

L'operatore intermodale svizzero Hupac, con sede a Chiasso, ha fatto registrare una diminuzione del 10,7% dei volumi trasportati lo scorso anno.

La società ha dichiarato che le perdite sono state causate dalla minore domanda conseguente al debole scenario economico, specialmente in Italia, che rappresenta il principale mercato di ricezione per la Hupac, così come dalle



maggiori pressioni concorrenziali sulle strade.

Anche le interruzioni sulla linea del Gottardo hanno avuto il loro impatto sui suddetti risultati.

La società ha trasportato 646.214 spedizioni stradali per ferrovia l'anno scorso, che rappresentano un decremento del 10,7%.

Le interruzioni sulla linea ferroviaria del Gottardo ha comportato effetti negativi sui trasporti transalpini attraverso la Svizzera.

La linea l'anno scorso è stata chiusa al traffico per una quarantina di giorni a causa della caduta di massi.

Per quanto il traffico sia stato reinstradato lungo le linee del Lötschberg/Sempione, questi eventi da soli hanno comportato una perdita del 6% dei volumi annui.

La società si è rammaricata di non essere stata in grado finora di recuperare le attività che erano state perdute a favore dell'autotrasporto a causa dei suddetti eventi.

Ulteriori problemi sono stati indotti dai lavori di costruzione sulla tratta Lötschberg/Sempione.

Il segmento transalpino attraverso la Svizzera ha dovuto subire un calo complessivo del 12,4%.

Nel segmento concernente il trasporto transalpino attraverso l'Austria, la Hupac ha conseguito un leggero incremento dello 0,7%, reso possibile dal corridoio da 4 metri ad alta capacità che le ha consentito di trasportare i moderni semirimorchi ad alto volume con altezze d'angolo di 4 metri.

I trasporti non transalpini sono calati del 9,9%.

Riguardo al segmento delle importazioni/esportazioni, i servizi fra i porti settentrionali e la Svizzera si sono consolidati.

Il declino sulle direttrici Benelux-Austria/Ungheria/Romania, Benelux-Polonia/Russia e Belgio-Francia/Spagna è stato relativamente moderato.

La Hupac si era preparata per tempo ad una regressione economica.

Dal lato del mercato, i servizi sono stati ristretti mediante una moderata riduzione della circolazione dei treni su alcune linee.

Dal lato dei costi, la Hupac ha ridotto la propria flotta di carri e ha adattato alla situazione le capacità terminalistiche.

L'amministratore delegato della Hupac Bernhard Kunz ha dichiarato ai mezzi d'informazione che "il mercato dei trasporti si trova a che fare con un bel po' di pressione.

Siamo alquanto prudenti circa le nostre previsioni per il 2013".

(da: transportjournal.com, 30.01.2013)

TRASPORTO AEREO

CARGOLUX PRONTA A SVELARE LA NUOVA STRATEGIA

Ci si aspetta che il consiglio di amministrazione della Cargolux Airlines International, appartenente allo stato lussemburghese, convalidi il piano strategico da lungo tempo atteso e decisivo per il futuro della linea aerea specialista in trasporto merci.

Si dice che una revisione delle operazioni, commissionata ad una ditta di revisione l'anno scorso, abbia raccomandato l'adozione di provvedimenti relativi al taglio dei costi come il trasferimento delle attività di manutenzione degli aerei della Cargolux, che impiega 450 dipendenti, dal Lussemburgo al Qatar ed una notevole riduzione delle dimensioni della flotta.

La revisione è diventata un serio fattore di discordia fra la Qatar Airways ed altri azionisti che alla fine ha indotto la linea aerea mediorientale a rivendere la propria quota del 35% allo stato lussemburghese alla fine dello scorso anno.



Il mese scorso, il nuovo presidente della Cargolux Paul Helminger ha annunciato che sarebbe stato approntato un "ragionevole ed ambizioso piano strategico", serio indizio – questo – del fatto che il consiglio di amministrazione della linea aerea stesse per respingere o modificare profondamente le drastiche misure raccomandate nel contesto della revisione.

Un elemento-chiave del piano sarà costituito dalla ricapitalizzazione della Cargolux.

I mezzi di informazione del Granducato hanno riferito che, nel corso di riunione svoltasi il 6 febbraio, gli amministratori hanno rivelato che la linea aerea si aspettava di incrementare il proprio capitale di 100 milioni di dollari USA quest'anno e di 175 milioni di dollari USA nel 2014.

Sono state fatte previsioni anche in ordine al taglio dei costi, con economie per complessivi 10 milioni di dollari USA quest'anno e 40 milioni di dollari USA all'anno fino al 2017.

A seguito della presentazione del piano strategico, l'attenzione sarà rivolta al reperimento di un acquirente per la quota abbandonata dalla Qatar Airways.

Il Ministero dei Trasporti lussemburghese ha confermato che sono state ricevute richieste di informazioni da "alcune parti che hanno espresso un potenziale interesse" ma non ha voluto esprimersi circa la loro identità.

Il conglomerato d'impresе con sede in Cina HNA, che possiede la Hainan Airlines, ed il vettore merci Yangtze River Express guidano la lista dei possibili candidati, avendo partecipato senza successo alla gara per diventare azionisti della Cargolux nel 2011.

Fra gli altri nomi menzionati ci sono la Volga Dnepr e la Nippon Cargo Airlines.

In un altro contesto, la Cargolux ha confermato di avere introdotto degli scali presso l'aeroporto di London Stansted nel viaggio di ritorno di un servizio dall'Estremo Oriente e dall'Asia.

L'intera rotta consiste nel circuito Hong Kong-Baku-Stansted-Lussemburgo ed è servita sia da aeromobili B747-8F che da 747-400Fs.

(da: lloydsloadinglist.com, 07.02.2013)

LOGISTICA

GIAMAICA: IL PROSSIMO HUB MONDIALE

Il governo della Giamaica ha svelato piani ambiziosi affinché l'isola caraibica possa diventare un hub logistico globale per le Americhe e collocarsi quale rivale di Singapore per i traffici regionali.

Trattative ad alto livello sono già iniziate con un certo numero di investitori esteri per sviluppare vaste ed eccellenti aree immobiliari al fine di movimentare un numero maggiore di volumi di carichi aerei e marittimi.

I progetti comprendono l'impulso alle attività containerizzate che transitano attraverso il porto di Kingston e lo sviluppo di scali merci per la movimentazione di prodotti petroliferi, carbone, minerali e cereali; lo sviluppo di un hub per i carichi aerei mediante la costruzione di un aeroporto per le merci; infine, la costruzione di banchine per la riparazione delle navi su larga scala.



Si parlerà inoltre di speciali zone economiche con un'ampia gamma di investitori locali ed esteri.

L'iniziativa, capeggiata dal Ministero dell'Industria, Investimento e Commercio giamaicano, trasformerebbe la Giamaica in un hub logistico di forniture globali dello stesso rango di Singapore, Dubai e Rotterdam.

Anthony Hylton, Ministro dell'Industria, Investimento e Commercio, ha dichiarato che questo ampio progetto presenta molte opportunità per gli investitori, i fornitori di logistica, i distributori, i produttori ed i fornitori di merci di tutto il mondo.

Afferma Hylton: "Recentemente sono tornato con una delegazione dall'Asia nel contesto delle attività finalizzate a far progredire l'iniziativa dell'hub logistico ed i risultati hanno riaffermato la sua validità, nonché ulteriormente chiarito l'opportunità ed i compiti che ci attendono al riguardo".

Il dottor Eric Deans, presidente del gruppo di lavoro per la logistica, ha dichiarato che dalla Giamaica si potrebbe accedere rapidamente ad un mercato di 800 milioni di persone, fra cui gli Stati Uniti ed il Brasile.

Dovrebbero "fiorire opportunità commerciali con l'ampliamento del Canale di Panama il cui completamento è in programma per il 2015, con lo stimolo del pacchetto plurimiliardario rappresentato dai campionati del Mondo di Calcio nel 2014 e dai Giochi Olimpici del 2016 in Brasile, nonché con la crescita della classe media in America Latina".

Deans afferma che un aspetto critico dell'iniziativa per lo sviluppo di un hub logistico globale è costituito dall'allargamento delle collaborazioni bilaterali con i partner globali della Giamaica, dall'incoraggiamento degli investimenti del settore privato e dal finanziamento mediante compartecipazioni pubblico-private.

Diversi progetti di primaria importanza sono già stati presentati, fra cui la CEZ (Caymanas Special Economic Zone), nel contesto di un più ampio sviluppo urbano denominato Piano di Sviluppo Immobiliare Caymanas.



La Urban Development Corporation (UDC) e la Factories Corporation of Jamaica (FCJ) svilupperanno simultaneamente 10.000 acri della proprietà Caymanas.

La CEZ collegherà i distretti imprenditoriali di Kingston e Spanish Town.

La zona potrà disporre di notevoli reti stradali, compresa l'Highway 2000, principale autostrada dell'isola, che vi entrerà da vari punti d'accesso.

Essa dovrebbe essere situata nei pressi del porto di Kingston e dell'aeroporto internazionale Norman Maley, agevolando così le esigenze di trasporto e logistica indotte dalle attività effettuate nell'ambito della CEZ.

Il governo ha dichiarato che l'iniziativa inerente l'hub logistico rappresenta la prossima fase dell'evoluzione degli aeroporti, degli scali marittimi e delle infrastrutture industriali della Giamaica.

"Con i giusti investimenti e le giuste compartecipazioni globali, la Giamaica può diventare l'hub di trasbordo e di logistica dei carichi aerei delle Americhe ed il

punto strategico dei Caraibi per la movimentazione delle derrate alla rinfusa, il centro latino-americano e caraibico della manutenzione correlata all'aviazione, delle riparazioni e revisioni navali.

Verranno attratte grandi imprese e fornitori di servizi logistici affinché possano istituire in Giamaica operazioni, torri di controllo, uffici centrali e procedure di procacciamento di attività”.

(da: lloydsloadinglist.com, 05.02.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

COLLABORAZIONE FRA ECO MARINE POWER E SOLBIAN ENERGIE ALTERNATIVE PER APPLICAZIONI MARINE IBRIDE

La giapponese EMP (Eco Marine Power), specialista in energia marina rinnovabile ed ibrida, ha avviato una collaborazione con l'italiana Solbian Energie Alternative ai fini dello sviluppo di una futura tecnologia solare per applicazioni in campo marittimo.

Inizialmente la collaborazione sarà incentrata sull'incorporazione della tecnologia a pannelli solari della Solbian nella EnergySail della EMP, la vela rigida che è in grado di servirsi dell'energia eolica o solare.

Peraltro, quando verranno effettuati i collaudi alla fine di quest'anno, ne saranno eseguiti altri per applicare la nuova EnergySail e la tecnologia Solbian agli altri progetti della EMP, fra cui l'AquariusUSV e l'Aquarius Eco Ship.

Il pannello solare della Solbian è un modulo fotovoltaico leggero e flessibile



particolarmente adatto ad applicazioni marine e sostenibili.

I moduli sono fatti di pellicole polimeriche leggere - al posto del vetro tradizionale - che hanno un'elevata resistenza alle alterazioni e dispongono di certificazioni IEC 61215 e 61730.

Ciò contribuisce a garantire lunga vita, anche nelle condizioni più estreme, come sono quelle riscontrabili sulle barche da regata in cui la tecnologia della Solbian viene applicata quale applicazione marina per la primissima volta.

La EMP afferma che la collaborazione in questione condurrà a soluzioni innovative che contribuiranno a ridurre le emissioni di gas nocivi ed a ridurre i costi del carburante per un'ampia gamma di navi di tutti i settori commerciali e da diporto.

(da: maritimejournal.com, 07.02.2013)

STUDI E RICERCHE

RESTANO INSTABILI LE TARIFFE DI NOLO

La ditta di consulenze marittime Drewry sostiene che le tariffe di nolo resteranno instabili nel 2013, così che i vettori si stanno dando da fare per controllare gli squilibri fra offerta e domanda e gli elementi essenziali del mercato restano deboli.

In questo contesto, la Drewry prevede un modesto incremento di circa il 2% delle tariffe di nolo medie est-ovest quest'anno, con fluttuazioni fra le diverse rotte.

“Le proposte contrattuali attualmente in corso di sottoscrizione indicano anche questo livello di modifiche tariffarie” si legge nella sua ultima sessione informativa sulla logistica.

Il fatto che i prezzi possano aumentare nell'ambito di un mercato debole è parzialmente dovuto al periodo stagnante delle tariffe contrattuali annue.

Le tariffe contrattuali annue iniziate ai primi del 2012 (nel corso di una guerra sui prezzi fra vettori marittimi) scadranno fra breve.



La Drewry prevede che queste tariffe contrattuali molto basse saranno quindi rimpiazzate da altre leggermente più alte, anche se ancora relativamente basse.

“Il mercato del trasporto marittimo di contenitori resta instabile e volubile, con il rischio di altri shock.

I vettori torneranno a controllare la capacità allo scopo di proteggere la propria liquidità?” si chiede la Drewry.

“È quello che è accaduto nel 2010, quando la capacità venne tagliata, le tariffe di nolo si arrestarono ed i contratti definiti vennero riaperti dai vettori”.

Così come è successo agli indici tariffari correnti, la componente Shanghai-Rotterdam del WCI ha perso l'8% nell'ultima settimana di gennaio, mentre lo

SCFI ha nuovamente mostrato una minore erosione in tutti i principali traffici, transpacifico compreso.

David Barnes, broker di derivati dei noli containerizzati alla Clarkson Security, afferma: "Il lento declino delle tariffe sulle rotte di trasporto di volumi medio-alti è continuato la settimana scorsa, e, anche se molti avevano aspettative in ordine ad un aumento tariffario sulla scorta della maggiore domanda derivante dal Nuovo Anno Cinese (iniziato il 10 febbraio), sembra che il vero effetto finora sia stato quello consistente nella limitazione di un calo più brusco dei prezzi.

"Dal momento che la capacità adesso dovrebbe diminuire sino alla fine di febbraio sui traffici Asia-Europa, sarà interessante vedere se ciò concederà abbastanza supporto ai prezzi nel corso del periodo di scarsa attività successivo alle vacanze del Nuovo Anno, nonché assistere alle conseguenze delle nostre prossime iniziative di incrementi tariffari a marzo".

Nel contempo, un broker ha dichiarato che la sua sensazione "a pelle" è che a marzo si dovrebbe assistere ad un incremento tariffario generale.

"Riteniamo che i vettori spingeranno per un incremento da 500 a 600 dollari USA per TEU e che ciò segnerà l'inizio di una serie di incrementi tariffari generali seguiti da cali settimanali delle tariffe".

(da: lloydsloadinglist.com, 05.02.2013)

REEFER

LA MAERSK SOLLECITA UN'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA SUI REEFER DANNOSI

Il produttore di contenitori refrigerati MCI (Maersk Container Industry) ha richiesto una più rigorosa applicazione della normativa ambientale europea finalizzata a proteggere lo strato di ozono ed a contribuire ad evitare cambiamenti climatici.

“Sollecitiamo la Commissione Europea ad assicurare l'applicazione dell'esistente normativa dell'Unione Europea in relazione alla schiuma isolante nei container reefer” ha dichiarato l'amministratore delegato della MCI Peter K. Nymand.



“Ciò comporterebbe vantaggi per l'ambiente e contribuirebbe a far sì che l'innovazione e gli investimenti ambientali europei venissero ripagati”

aggiunge Nymand.

L'attuale normativa europea vieta “l'importazione” o “l'immissione nel mercato” di contenitori refrigerati con potenziale rilevante di danni al clima ed allo strato di ozono.

Peraltro, sostiene la MCI, migliaia di tali contenitori circolano nel mercato interno europeo praticamente alle medesime condizioni di mercato dei reefer più rispettosi dell'ambiente.

Il SuPoTec, un agente schiumogeno basato sul ciclopentano, sviluppato e brevettato dalla MCI nel 2002, non danneggia lo strato di ozono né causa cambiamenti di rilievo del clima.

Di conseguenza, i clienti ed il WWF (World Wide Fund for Nature) hanno lodato il SuPoTec quale passo avanti in materia ambientale.

“Si tratta di una precauzione ambientale.

È positivo quando le imprese, come in questo caso la Maersk Container Industry, anticipano la normativa mediante lo sviluppo di prodotti e metodi di produzione, che a loro volta rendono possibile ai legislatori richiedere di più al resto del settore” dichiara John Nordbo, responsabile del Dipartimento Tutela Ambientale del WWF.

(da: worldcargonews.com, 04.02.2013)

IN CALENDARIO

- [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