



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 31 Gennaio 2013

PORTI

IL BRASILE ED AL LARGO DELL'AFRICA SONO LE ZONE IN CUI ANDARE	Pag. 3
STABILI NEL 2012 I TRAFFICI CONTAINERIZZATI ITALIANI	" 5

TRASPORTO MARITTIMO

PROCEDE L'AMPLIAMENTO DEL CANALE DI PANAMA	" 7
GLI ARMATORI DI PORTACONTAINER SPERANO IN UN MIGLIORAMENTO DEL MERCATO	" 9

TRASPORTO FERROVIARIO

ANNATA RECORD PER EUROTUNNEL	" 11
CONTRASTI FRA INGLESI E TEDESCHI SUL PACCHETTO FERROVIARIO NEUTRALE DELLA COMMISSIONE EUROPEA	" 13

TRASPORTO INTERMODALE

TRASPORTO COMBINATO EUROPEO AL MASSIMO	" 15
--	------

INDUSTRIA

INTEGRAZIONE FRA DEMAG CRANES E TEREX	" 17
---	------

LOGISTICA

LA DACHSER ACQUISISCE LA TRANSUNION	" 19
L'ASTRO NASCENTE DELLA LOGISTICA FRANCESE CONTINUA AD ANDARE CONTROCORRENTE.....	" 21

STUDI E RICERCHE

UNO STUDIO PROMUOVE IL FINANZIAMENTO DEL RICICLAGGIO DELLE NAVI NELL'UNIONE EUROPEA	" 23
--	------

IN CALENDARIO	" 25
----------------------------	------

31 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

IL BRASILE ED AL LARGO DELL'AFRICA SONO LE ZONE IN CUI ANDARE

È probabile che quest'anno la pianificazione dei progetti di espansione portuale venga dominata da due regioni, affermano gli osservatori del settore: il Brasile e la zona al largo dell'Africa sud-orientale.

Di quelle due zone, poi, è verosimile che l'Africa si metta maggiormente in mostra, dal momento che il Brasile appare alquanto imprevedibile.

“Il fatto che le autorità costringano a condizioni quali il subappalto obbligatorio ad imprese locali è irritante” dichiara il dirigente di una società statunitense.

“Anche i termini di scadenza delle proposte e delle scelte possono dimostrarsi mobili”.

In teoria, sarebbe in palio un pacchetto da 26 miliardi di dollari USA per 34 porti, 10 miliardi dei quali si dice che siano stati messi a gara per 23 progetti.



A differenza di quanto avvenuto nel contesto delle trascorse politiche, le offerte vengono giudicate al ribasso rispetto ai volumi di carico.

Il governo vorrebbe che la maggior parte dei lavori venisse completata fra il 2014 ed il 2017; affermazione, questa, che ha riscosso un bel po' di scetticismo.

Il Brasile stima che i volumi raggiungeranno 1 miliardo di tonnellate all'anno entro il 2030.

La zona al largo dell'Africa viene considerata una problematica del tutto diversa, poiché nella questione è coinvolto il gas naturale liquido.

Lo sviluppo primario è al largo del Mozambico, che ha in programma la realizzazione di un impianto di stoccaggio nel nord del paese.

Unitamente a quelle Kenya e Tanzania, si stima che le riserve della regione siano superiori a 100 trilioni di piedi cubi.

Il gas naturale liquido è adesso così importante, e si sta sviluppando in modo così rapido, che la IAPH lo considera una risorsa speciale.

“Il gas naturale liquido è una questione scottante nella comunità mondiale dei porti e noi ne parleremo in occasione della World Ports Conference che si terrà a Los Angeles a maggio” dichiara Geraldine Knatz della IAPH.

La cosa si fa ancor più interessante perché l’Allegato VI del Marpol richiede che le navi utilizzino carburante a basso contenuto di zolfo oppure gas naturale liquido.

“Al di là della ovvia programmazione delle infrastrutture” afferma la Knatz “esiste una reale esigenza per i porti di essere informati di modo che possiamo influenzare le regole di sicurezza ed operative che dovranno essere stabilite nei mesi e negli anni a venire.

La IAPH dispone altresì di un gruppo di lavoro dedicato allo sviluppo delle direttive per i porti ai fini dell’uso di gas naturale liquido.

I porti sono al centro del rifornimento, del trasporto e del deposito provvisorio di gas naturale liquido; pertanto, occorre che la voce dei porti influenzi le considerazioni di politica nazionale ed internazionale”.

Afferma Paul Bingham della CDM Smith: “Potenzialmente i prezzi di gas volatili (e dei carburanti loro concorrenti) potrebbero modificare rapidamente lo scenario, sia al rialzo che al ribasso, di modo che restano un rischio gli investimenti in costose infrastrutture a lunga durata per la lavorazione del gas naturale liquido.



In certi mercati (ad esempio, il Nord America) l’ampliamento delle infrastrutture (ovvero la conversione da gassificazione delle importazioni di gas naturale liquido a liquefazione delle esportazioni) viene probabilmente garantito dal prosperare della produzione nazionale di gas e dalla sua disponibilità a fini di esportazione; in altri mercati l’economia potrebbe non giustificare ancora una rapida espansione delle infrastrutture”.

I porti degli Stati Uniti si stanno preparando ad un enorme incremento delle spedizioni di gas naturale liquido.

Il Freeport in Texas sta per noleggiare 170 acri di terreno per destinarli ad un impianto di rigassificazione che costerà diversi miliardi di dollari.

(da: portstrategy.com, 24.01.2013)

STABILI NEL 2012 I TRAFFICI CONTAINERIZZATI ITALIANI

Nel 2012 le cifre complessive relative ai traffici containerizzati italiani sono aumentate dell'1%, ma i singoli operatori hanno sperimentato contrastanti vicende.

Il Medcenter Container Terminal, lo hub di trasbordo di Gioia Tauro, si è ripreso con un incremento dei traffici del 18% per 2,72 milioni di TEU, mentre il Voltri Terminal Europa di Genova ha movimentato 1,24 milioni di TEU, con un incremento del 9%.

D'altro canto, il terzo maggiore operatore, il La Spezia Container Terminal, ha sperimentato un decremento del 9% per 990.000 TEU.

I risultati del CICT di Cagliari, il secondo maggiore hub di trasbordo, sono aumentati del 4,3% per 582.000 TEU, mentre quelli del SECH Genova sono si sono incrementati del 14,5%.

Gli altri terminal genovesi (Rebora, Messina e Terminal San Giorgio) hanno fatto registrare incrementi rispettivamente del 52,8%, 3,1% e 22,3%.



L'Autorità Portuale di Genova poco prima di Natale aveva dichiarato che il porto nel suo complesso nel corso del 2012 ha infranto la barriera dei 2 milioni di TEU e che i traffici containerizzati complessivi del porto sono aumentati dell'11,5%.

Nel complesso, La Spezia ha movimentato 1,25 milioni di TEU (-5%) e Napoli 546.818 TEU (+3,8%).

Nel "lato negativo" si possono annoverare il TDT Livorno (-13,7%), il TCR Ravenna (-4% per 191,000 TEU), lo SCT Salerno (-14% per 147,000 TEU), il Lorenzini Livorno (-14%), il TCT Taranto (-55%), il Reefer Terminal Vado (-53%), il SERMI Pozzallo (-12.6%, sebbene per quest'anno ci si aspettino nuovi traffici della MSC), il Palermo (-12%), il TFG Napoli (-3.1%) ed il Grendi Cagliari (-7.5%).

A Venezia, il TIV ha movimentato 228,000 TEU (+11%) e per la prima volta ha ottenuto risultati migliori del PSA Vecon, che ha movimentato 200.000 TEU (-25%).

I traffici containerizzati complessivi a Venezia hanno fatto registrare un calo del 6,6% per 428.000 TEU.

Altri soggetti in attivo sono stati TDG La Spezia (+10.6%), ACT Ancona (+11.8%), BCT Bari (+164%, sebbene sia partito da una base trascurabile) ed Europea Servizi Terminalistici (EST) Catania (+15.4%).

Gli investimenti nel corso dell'anno da parte di operatori portuali comprendono due nuove gru STS prodotte dalla ZPMC al VTE Genova, il completamento del programma di miglioramento di molteplici gru ad opera della OMG presso il SECH Genova, una nuova gru portuale mobile presso il Genoa Port Terminal ed una nuova gru portuale mobile della Gottwald presso l'ACT Ancona.

Questa gru ha consentito all'ACT di diventare un operatore di servizi completi, in seguito alla modifica delle ordinanze portuali.

Appena due settimane fa l'EST di Catania ha ricevuto in consegna una seconda gru portuale mobile Fantuzzi MHC 130, che in precedenza veniva impiegata da un altro operatore siciliano, il Termini Imerese nei pressi di Palermo.

(da: worldcargonews.com, 26.01.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

PROCEDE L'AMPLIAMENTO DEL CANALE DI PANAMA

L'ampliamento del Canale di Panama procede secondo i tempi stabiliti e si accinge a raggiungere il proprio obiettivo del raddoppio della capacità dell'idrovia, avendo completato il 50% del progetto da 5,25 miliardi di dollari USA.

All'inizio del 2013, la ACP (Autorità del Canale di Panama), ha annunciato che diversi progetti sono stati completati, compreso il dragaggio dei canali di navigazione ad entrambi gli ingressi del Canale, così come il Taglio Gaillard.

Ci si aspetta che i rimanenti lavori di dragaggio da effettuare nel Lago Gatun vengano portati a termine quest'anno.

“Il programma continua a progredire ed a raggiungere le varie tappe prefissate; nel contempo, ci concentriamo sulle prossime fasi relative alla costruzione delle chiuse” ha dichiarato l'amministratore di recente nomina del Canale di Panama, Jorge L. Quijano.



Gli scavi del canale di accesso alla chiusa del Pacifico, che comportano lo scavo di oltre 50 milioni di metri cubi di materiali, secondo la ACP al momento attuale sono stati completati al 70% circa.

Questo progetto viene realizzato in quattro fasi, tre delle quali sono già state completate, mentre la quarta è stata terminata al 69%.

Inoltre, la prima spedizione di 47 valvole, da utilizzarsi al fine di rendere operativa la terza serie di chiuse, è arrivata nel corso della prima metà di gennaio.

Queste valvole fanno parte del sistema elettromeccanico di chiuse post-Panamax che regoleranno il flusso delle acque fra gli invasi, i canali sotterranei ed i condotti di bacino per il risparmio idrico.

L'arrivo di una seconda spedizione è previsto per la fine di gennaio.

La costruzione di nuove chiuse è progredita al 37%.

I nuovi complessi di chiuse dal lato del Pacifico e dell'Atlantico saranno caratterizzati da tre invasi, tre bacini per il risparmio idrico per ciascun invaso, un sistema laterale di riempimento e svuotamento e da varchi mobili.

"Alla luce dei progressi fatti, stimiamo di poter dare il via ai transiti commerciali alla metà del 2015" ha aggiunto Quijano.

(da: porttechnology.org, 24.01.2013)

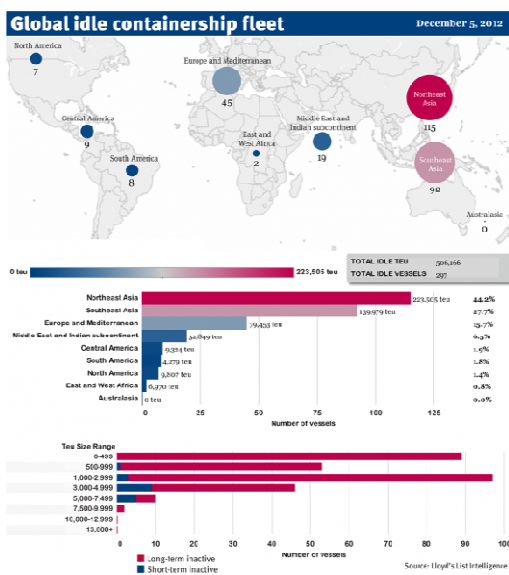
GLI ARMATORI DI PORTACONTAINER SPERANO IN UN MIGLIORAMENTO DEL MERCATO

Secondo l'ultimo rapporto compilato dalla LLI (Lloyd's List Intelligence) ci sono attualmente 333 portacontainer ferme, che rappresentano il 6,6% della flotta cellulare mondiale.

I settori minori stanno attualmente subendo le conseguenze peggiori, ma il numero delle portacontainer in esubero non riflette veramente il difficile momento del settore, dal momento che molti armatori stanno scegliendo di supportare finanziariamente i costi di gestione delle proprie navi nella speranza di una ripresa del mercato.

Infatti, il rapporto della LLI avverte che sono inattive 164 navi di capacità sino a 1.000 TEU, 108 delle quali sono state messe in naftalina per 91 giorni o più.

Molte di queste unità di raccordo "da battaglia" sono state costruite prima dell'ultima crisi petrolifera e pertanto non sono efficienti dal punto di vista del carburante e non sono desiderate nell'odierno mondo da 600 dollari USA per tonnellata.



I noleggiatori non sono al posto di guida e stanno non solo puntando all'efficienza del carburante, ma anche richiedendo elevata ventilazione, basso pescaggio e filtraggio dell'acqua di zavorra ovvero sistemi di emissione delle sostanze esauste rispettose dell'ambiente.

Nel contempo, i dati della LLI rivelano come ci siano 156 grandi navi portacontainer feeder (sino a 1.700 TEU) e panamax (sino a 5.000 TEU) ferme su base a breve o lungo termine, con 67 navi in stato di blocco fino a 5 anni.

Il numero delle portacontainer ferme è in procinto di aumentare dopo il nuovo anno cinese, che inizia il 10 febbraio, e la flotta di contenitori in esubero potrebbe impennarsi in modo notevole se gli armatori dovessero decidere di non finanziare più il costo operativo delle proprie navi.

Infatti, per alcuni non è stata una sorpresa, ma forse per altri è stata una rivelazione, il fatto che le 14 portacontainer che i banchieri della Claus-Peter Offen vorrebbero vendere stiano guadagnando appena 6.000 dollari USA al giorno in noleggio, mentre i costi operativi e finanziari ammontano a tre volte quella cifra.

Nel corso dell'ultima crisi, verso la fine del 2009, erano state messe da parte circa 600 portacontainer.

Tuttavia, fermare una nave, sia in modalità calda (disponibile per una rapida ripresa delle attività), sia in modalità fredda (spenta dal punto di vista elettrico), comporta sempre un costo.

Ad esempio: presidio da parte del personale (a seconda di fermo caldo o freddo), assicurazione, ormeggio e sicurezza, sono tutti quanti costi che gli armatori continuano a sostenere mentre la nave è inattiva, senza alcuna entrata a compensazione.

Tutto ciò, inoltre, senza considerare i pagamenti delle ipoteche ed il deprezzamento quando la nave non guadagna.

Così, sebbene nel fermo-nave esista un risparmio del 50% circa sui costi operativi della nave per il fatto di non consumare centinaia di tonnellate di carburante navale da 600 dollari USA alla tonnellata – e ovviamente perché non ci sono esborsi portuali – mettere in naftalina una grande portacontainer rappresenta un esercizio di limitazione dei danni più strategico a lungo termine rispetto al risparmio sui costi.

È pertanto una sorpresa il fatto che i vettori marittimi abbiano solo relativamente di recente utilizzato l'opzione estrema: eliminare la capacità annullando i viaggi al fine di proteggere l'erosione tariffaria dei noli e suffragare i nuovi generali incrementi tariffari.

(da: lloydsloadinglist.com, 28.01.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

ANNATA RECORD PER EUROTUNNEL

Il 2012 è stato un'annata record per Eurotunnel, a detta del suo presidente ed amministratore delegato Jacques Gounon.

Il gruppo ha pubblicato i propri dati relativi al quarto trimestre ed all'intera annata 2012, annunciando un incremento del 14% delle entrate complessive annue, nonché che le sue navette ferroviarie hanno trasportato più camion di quanto non abbiano mai fatto prima.

Tuttavia, si è verificato un calo del 3% nel numero di treni merci che hanno utilizzato il tunnel.

Afferma Gounon: "Il gruppo Eurotunnel ha avuto un'annata da record.

Il gruppo ha riaffermato la propria capacità di andare avanti ottenendo il meglio dalle infrastrutture e dalle operazioni che gestisce".

La società ha dichiarato che la sua quota di mercato sulla Manica si è incrementata sino a quasi il 43,5% nel corso dell'anno.

Le entrate dalle navette sono aumentate del 16% per 478 milioni di euro; le entrate dalla consociata di trasporto merci ferroviario Europorte sono salite del 28% per 209,5 milioni di euro; infine, le operazioni della MFL (My Ferry Link) da poco inaugurate hanno apportato 6,9 milioni di euro.

I dati dei traffici per il 2012 hanno rivelato che 1.464.880 camion sono stati trasportati attraverso il tunnel su navette, con un aumento del 16% rispetto al 2011.

Dichiara l'operatore: "I traffici trasportati su navette per camion sono aumentati sino ad avvicinarsi alla simbolica soglia di 1,5 milioni di camion, cosa che pone Eurotunnel notevolmente in vantaggio rispetto ai propri rivali quale leader mondiale nel trasporto di piggy-back.

Eurotunnel non aveva mai trasportato in precedenza tanti camion quanti nel 2012, che ha superato il 2007, l'anno record precedente".

Tuttavia, sulla direttrice ci sono stati meno convogli ferroviari merci: 2.325 (che hanno trasportato complessivamente 1,2 milioni di tonnellate) rispetto ai 2.388 treni del 2011 (1,3 milioni di tonnellate).

In termini di volumi, si è trattato di un calo del 7%.

Afferma Eurotunnel: "La diminuzione del numero di treni merci riflette il fatto che l'operatore francese SNCF ha bloccato le proprie attività di attraversamento della Manica su carri ferroviari e che l'operatore francese delle infrastrutture RFF ha imposto alla clientela un sovrapprezzo a Frethun".

In precedenza, *Lloyd's Loading List.com* aveva riferito che Eurotunnel aveva detto di aspettarsi di perdere circa 25 milioni di euro nei primi 18 mesi seguenti il lancio della consociata MFL attiva nel settore del traghettiamento.



"Ogni attività che parte da zero perde denaro nella fase di avvio, e l'operazione della MFL non è diversa dalle altre di questo tipo" ha dichiarato un portavoce di Eurotunnel.

"Queste perdite erano state previste nel piano finanziario della MFL in fase di avvio.

In nessun modo quindi possono essere interpretate come inattese".

Il 23 gennaio la società ha aggiunto: "I servizi sono iniziati solo alla fine dell'estate, di modo che le entrate generate dalle attività (6,9 milioni di euro) non sono rappresentative del loro potenziale.

Nel prossimo mese di febbraio, le tre navi saranno operative simultaneamente, assicurando servizi lungo tutta la giornata al fine di soddisfare le esigenze della clientela".

(da: *lloydsloadinglist.com*, 23.01.2013)

CONTRASTI FRA INGLESÌ E TEDESCHI SUL PACCHETTO FERROVIARIO NEUTRALE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Il presidente del Rail Freight Group Tony Berkeley ha scritto ai Commissari Europei, invitandoli a riflettere su ciò che è bene per il mercato interno e l'Europa, piuttosto che cercare di "imporre interessi nazionali specifici", "iniziativa di cui il Cancelliere tedesco Angela Merkel accusa il Primo Ministro britannico David Cameron mentre lei stessa fa la medesima cosa!".

La lettera in questione rappresenta l'ultima iniziativa da parte di Lord Berkeley rispetto alla proposta di un Quarto Pacchetto Ferroviario, che comprende piani finalizzati alla liberalizzazione del trasporto merci ferroviario, in procinto di essere discusso dai Capi di Gabinetto della Commissione Europea.

Lord Berkeley è preoccupato dai "drastici cambiamenti che negli ultimi giorni sono stati apportati a tale proposta allo scopo di adattarsi agli interessi dell'operatore tedesco in carica Deutsche Bahn su richiesta del Cancelliere germanico".

Afferma Berkeley: "Ritengo che queste modifiche cagioneranno seri danni al mercato interno.

Contrariamente alle intenzioni originarie del Vice Presidente Kallas di imporre la separazione fra gestione delle infrastrutture ed operazioni ferroviarie, la nuova proposta consente agli operatori in carica di mantenere le proprie strutture di holding e di rendere "opzionale" la separazione, distruggendo così in un colpo solo i principi del mercato interno nel settore ferroviario".



Aggiunge Berkeley: "Le ferrovie sono un settore strutturato su una rete.

L'accesso alla rete è essenziale affinché gli operatori possano entrare nel mercato.

Quelli in carica hanno tutti gli incentivi a tenere i concorrenti alla larga dal proprio mercato.

Se essi sono in condizione di controllare la rete, essi non saranno solo incentivati ad ostacolare l'ingresso nel mercato, ma ne saranno anche capaci.

Ciò è bene illustrato da una recente decisione dell'Autorità francese per la concorrenza che ha condannato la SNCF per avere abusato della propria posizione dominante mediante l'uso di informazioni sensibili dal punto di vista commerciale discendenti dalle attività di gestione delle proprie infrastrutture al fine di evitare l'ingresso di altri sul mercato.

Occorre imporre la separazione a livello di Unione Europea, così come l'adozione di regole rigorose che stabiliscano la separazione delle contabilità ed il divieto di qualsiasi finanziamento a pioggia.

Io ritengo che la Commissione debba rappresentare gli interessi dei cittadini europei e non gli interessi nazionali; se la Commissione dovesse prestare ascolto agli interessi nazionali, chi difenderebbe gli interessi dei cittadini europei?”.

Berkeley afferma che la Merkel ha elogiato le pressioni fatte da Cameron affinché fosse dato impulso alla concorrenza in Europa, ma ha anche avvertito che “se l'intenzione è quella di imporre interessi specifici, allora ogni membro dell'Unione Europea ha i propri interessi”.

Aggiunge infine Berkeley: “Suggerisco che il Cancelliere rifletta in ordine ai propri speciali interessi nel caso del Quarto Pacchetto Ferroviario”.

(da: lloydsloadinglist.com, 28.01.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

TRASPORTO COMBINATO EUROPEO AL MASSIMO

L'ultimo rapporto della UIC mostra come il trasporto combinato in Europa si sia nel complesso incrementato di quasi il 29% fra il 2005 ed il 2011 e si sia ripreso bene rispetto alla recessione economica del 2008-2009.

Il *2012 Report on Combined Transport in Europe* era stato commissionato dalla UIC alla KombiConsult.

Le edizioni precedenti, pubblicate nel 2006, 2008 e 2010 avevano riguardato, rispettivamente, gli anni 2005, 2007 e 2009.

Questo rapporto si riferisce invece ai dati inerenti al 2011 e li confronta con i risultati precedenti.

Riassumendo, il trasporto combinato complessivo ha raggiunto i 19,1 milioni di TEU nel 2011, rispetto ai 14,8 milioni di TEU nel 2005 (+28,9%), ai 18,3 milioni di TEU nel 2007 ed ai 16,6 milioni di TEU nel 2009.



I volumi nazionali del trasporto non accompagnato (quasi il 65% dei quali era costituito da contenitori marittimi da e per i porti marittimi nel 2011) hanno totalizzato 10,9 milioni di TEU nel 2011, mentre i volumi di trasporto non accompagnato transfrontaliero (il 65% dei quali nel 2011 era costituito da casse mobili e semirimorchi) hanno raggiunto circa 7,2 milioni di TEU.

I trasporti accompagnati nazionali (RoLA e AFA) hanno realizzato complessivamente 347.530 TEU nel 2011 (corrispondenti a 5,42 di tonnellate lorde), con un calo del 20% rispetto al 2009.

I trasporti combinati accompagnati transfrontalieri (per lo più transalpini) hanno totalizzato 662.650 TEU (pari a 9,45 milioni di tonnellate lorde), che hanno rappresentato un aumento del 13,1% rispetto al 2009.

“I risultati sono una chiara indicazione di quanto fiorente sia il settore del trasporto combinato” afferma la UIC, che ha sede a Parigi.

Il presidente del gruppo trasporto combinato dell'UIC, Eric Lambert, ha invitato tutti i soggetti interessati nell'ambito del settore ad aggregarsi ai suoi gruppi di lavoro, in particolare nel contesto dell'implementazione delle Regolamento dell'Unione Europea 913/2010 sui corridoi di trasporto merci ferroviario.

(da: worldcargonews.com, 20.01.2013)

INDUSTRIA

INTEGRAZIONE FRA DEMAG CRANES E TEREX

Il fornitore tedesco di gru industriali Demag Cranes Group è stato integrato nel fornitore globale di equipaggiamento industriale Terex Material Handling & Port Solutions.

Da agosto 2011 la Terex deteneva una quota di maggioranza nella Demag Cranes e, in seguito ad un accordo sul trasferimento di dominio, profitti e perdite stipulato nello scorso mese di aprile, le due società sono state integrate.

La Demag Cranes è stata incorporata nella Terex quale quinto segmento di attività ed effettuerà operazioni sotto il marchio Terex Material Handling & Port Solutions.

Il nuovo segmento di attività della Terex è stato organizzato in due gruppi di lavoro: gru industriali e tecnologia portuale.

Il gruppo Movimentazione Materiali offrirà gru industriali, componenti e servizi correlati.



L'unità Soluzioni Portuali combinerà le attività Gottwald Port Technology della Demag Cranes ed offrirà ai clienti un'ampia gamma di soluzioni manuali, semiautomatizzate ed automatizzate nel settore della tecnologia portuale.

Aloysius Rauen, presidente del segmento Terex Material Handling & Port Solutions, ha dichiarato: "L'integrazione del gruppo Demag Cranes nella Terex Corporation è una crescita strategica per tutti.

I nostri clienti traggono vantaggio da una più ampia gamma di prodotti, che offrono un vero valore aggiunto".

Prosegue Rauen: "Per servirli ancora meglio, lavoriamo a stretto contatto assieme agli altri segmenti della Terex per conseguire un accesso ai mercati in varie regioni, ad esempio, ovvero per utilizzare gli attuali canali di vendita.

Le sole economie di scala ci hanno consentito di conseguire notevoli risparmi nelle nostre attività di acquisizione, di cui alla fine si avvantaggiano i nostri clienti".

(da: portstrategy.com, 23.01.2013)

LOGISTICA

LA DACHSER ACQUISISCE LA TRANSUNION

La Dachser sta espandendo il proprio campo di attività nel settore della logistica aerea e marittima mediante l'aggiunta di 15 nuove località in cinque paesi.

Con efficacia retroattiva dall'inizio dell'anno, la Dachser, fornitore di logistica operativo a livello internazionale, ha acquisito lo spedizioniere di merci marittimo ed aereo spagnolo Transunion S. A., previa approvazione da parte delle autorità antitrust.

La società impiega 235 dipendenti.

Oltre ai nove uffici in Spagna, vi sono rappresentanze anche in Turchia, Argentina, Peru e Messico.

La Dachser continua ad espandere la propria rete logistica globale in linea con il proprio programma strategico di crescita Global 2.0.



“L’acquisizione della rete complementare Transunion ci consente di offrire ai nostri clienti un accesso ancora migliore al mercato latino-americano così come una presenza eccellente all’interno di Spagna e Turchia” spiega Thomas Reuter, amministratore delegato della Dachser e responsabile delle attività logistiche aero-marittime.

Ci si aspetta che la Transunion (TU), fondata nel 1978, faccia registrare entrate per 95 milioni di euro nell’anno fiscale 2012.

“Siamo felici del fatto che la compagine sociale della TU abbia deciso di modellare il futuro della società quale parte integrante della Dachser” afferma Reuter.

Da parte sua – ed anche a giudizio del suo personale – l'amministratore delegato Federico Camáñez, che in particolare ha influito in modo decisivo sullo sviluppo internazionale della Transunion nel corso degli ultimi 20 anni, considera la fusione con la Dachser sia come una sfida che come un'opportunità per i clienti ed il personale.

Camáñez continuerà ad essere il responsabile della gestione dell'intero gruppo e riferirà direttamente a Thomas Reuter.

La Dachser adesso ritiene di essere ben posizionata nel mercato spagnolo in seguito al rilevamento della Azkar in relazione al segmento di trasporto terrestre annunciato appena nello scorso mese di dicembre.



Le due transazioni mettono in grado la società di coprire tutte le zone di logistica nella penisola iberica.

“La Dachser e la Transunion non solo sono ben assortite dal punto di vista dei loro portafogli di servizi nel settore del trasporto merci aereo e marittimo; il fatto che entrambe le società siano aziende familiari significa anche che esse hanno una mentalità molto simile” dichiara Reuter, spiegando le motivazioni che stanno dietro alla fusione.

Sia gli amministratori che il personale continueranno a servire i rispettivi mercati dei propri clienti quali esperti per competenza.

Le due società collaborano già da 15 anni.

Per i proprietari della Transunion la considerazione più importante è quella che in tal modo viene assicurata la continuazione dell'esistenza della società ed il futuro del suo personale all'interno di un fornitore di logistica in espansione a livello internazionale come la Dachser.

(da: logisticsbusiness.com, 22.01.2013)

L'ASTRO NASCENTE DELLA LOGISTICA FRANCESE CONTINUA AD ANDARE CONTROCORRENTE

La ID Logistics, astro nascente della logistica francese, continua ad andare in direzione contraria a quella delle prevalenti linee di tendenza del mercato nel settore e fa registrare una crescita sostenuta delle entrate.

L'anno scorso, il suo giro d'affari complessivo è aumentato del 21,6% rispetto al 2011 per quasi 560 milioni di euro.

Le entrate derivanti dalle sue attività nazionali sono salite del 13,4% per 340,8 milioni di euro.

Il giro d'affari relativo alle sue operazioni internazionali è stato in aumento del



35,5% per 218,8 milioni di euro, alimentato dalla crescita dinamica nei mercati emergenti, segnatamente in Polonia ed America Latina in cui la ID Logistics ha raggiunto una "massa critica" e sono stati conseguiti nuovi contratti.

Nel giro di tre anni, la ID Logistics ha raddoppiato la propria attività internazionale, che adesso rappresenta quasi il 40% del

fatturato complessivo del gruppo.

Alla fine dell'anno scorso, il Sudafrica è diventato il 12° paese in cui la ID Logistics è presente.

Ad aprile del 2012, è stata sottoscritta un'offerta pubblica iniziale per la NYSE Euronext Paris con una raccolta di 36,4 milioni di euro.

Commentando lo scenario inerente l'anno in corso, il fondatore ed amministratore delegato della ID Logistics Eric Hémar ha detto: "Malgrado la persistente incertezza in seno all'ambiente del settore, noi pensiamo di essere in grado ancora una volta di far registrare una crescita a doppia cifra del nostro giro d'affari.

La crescita del 21% del fatturato nel 2012 riflette un'annata eccezionale, grazie segnatamente all'acquisizione di nuovi clienti che hanno ingenerato nuove entrate.

Sarà difficile conseguire un livello simile nel 2013".

La ID Logistics ha recentemente acquisito la ditta di servizi di corriere espresso France Paquets, rafforzando la propria unità di attività di commercio elettronico.

Hémar afferma che la porta è aperta ad ulteriori acquisizioni: "Poiché in occasione del nostro ingresso in borsa era stata annunciata questa strategia, stiamo vigilando per raggiungere obiettivi relativi a servizi nei mercati di nicchia che possano essere complementari alla nostra offerta di logistica".

La ID Logistics impiega 10.000 dipendenti, che lavorano in circa 140 località, in 12 paesi ed effettuano operazioni in oltre 2,5 milioni di m² di magazzini in Europa, America Latina, Asia ed Africa.

(da: lloydsloadinglist.com, 25.01.2013)

STUDI E RICERCHE

UNO STUDIO PROMUOVE IL FINANZIAMENTO DEL RICICLAGGIO DELLE NAVI NELL'UNIONE EUROPEA

Uno studio pubblicato in settimana dalla ditta olandese di consulenze economiche Profundo asserisce che un provvedimento finanziario finalizzato ad assicurare il riciclaggio ambientale delle navi controllate dall'Unione Europea sarebbe non solo giuridicamente sostenibile ma anche necessario.

Lo studio giunge proprio nel momento in cui il Parlamento Europeo sta iniziando a vedersela con la questione.

Il rapporto fornisce tre diversi modelli alternativi: un fondo finanziato dagli armatori mediante tasse applicate presso i porti dell'Unione Europea, un programma di assicurazione sulla vita della nave ed un conto di risparmio abbinato ad un fondo di transizione specificamente destinato al finanziamento del riciclaggio delle navi più vecchie.

**Financial mechanisms
to ensure responsible
ship recycling**

A research paper prepared for the NGO
Shipbreaking Platform



La NGO Shipbreaking Platform, una coalizione globale di 18 organizzazioni ambientali, di diritti umani e di diritti dei lavoratori che promuovono il riciclaggio pulito e sicuro delle navi, ha accolto favorevolmente i ritrovati dello studio e ha richiesto al Parlamento ed al Consiglio Europeo di prevedere un meccanismo finanziario allo scopo di trasformare la proposta della Commissione in uno strumento

effettivo per promuovere il riciclaggio responsabile delle navi e per garantire pari condizioni a livello mondiale.

La Platform ha inoltre pubblicato questa settimana una versione aggiornata del proprio Libro sulle Politiche, che contiene un'argomentazione dettagliata degli obiettivi e degli elementi che dovrebbero essere inclusi nel meccanismo finanziario.

La NGO Shipbreaking Platform sostiene che qualsiasi meccanismo di questo genere dovrebbe fondarsi sulla responsabilità individuale del produttore e costituire un forte incentivo economico per gli armatori a demolire in modo appropriato le loro navi arrivate alla fine del ciclo vitale.

L'incentivo finanziario dovrebbe perseguire i seguenti tre obiettivi:

1. assorbire i costi del riciclaggio appropriato delle navi e della gestione dei rifiuti pericolosi;
2. scoraggiare l'attribuzione di una nuova nazionalità alle navi arrivate alla fine del ciclo vitale per sottrarsi alla normativa europea;
3. implementare un programma di responsabilità individuale per gli armatori al fine di incoraggiare il settore marittimo a ricercare modelli progettuali di navi verdi ed a tenere pulite preventivamente le navi nel corso della loro utilizzazione operativa.

La Commissione stessa ha discusso l'idea di un fondo nel proprio "Libro Verde sulla migliore demolizione delle navi" ed il Parlamento Europeo ha già interpellato la Commissione nel 2008 allo scopo di analizzare le diverse possibilità.

Sfortunatamente, la Commissione non ha incluso un meccanismo finanziario nella propria proposta pubblicata a marzo del 2012.

Tuttavia, il parlamentare europeo Carl Schlyter, relatore alla Commissione Ambiente del Parlamento Europeo, ha suggerito la costituzione di un fondo finanziato da tasse pagate dalle navi che fanno scalo presso i porti europei, che al momento è in fase di discussione da parte di tutti i gruppi politici.

(da: maritimejournal.com, 24.01.2013)

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