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

Notiziario C.I.S.Co. 15 Marzo 2013

ANNO XXXI
Numero del 15 Marzo 2013

PORTI

LA RIFORMA DEI PORTI UCRAINI COMPENSA GLI INVESTIMENTI PRIVATI ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I TAGLI ALLA SPESA FEDERALE STATUNITENSE PROVOCANO RITARDI NELLE ISPEZIONI AI CONTAINER .... " 5

LE LINEE DI NAVIGAZIONE DELLA G6 IN ATTESA DELL'APPROVAZIONE STATUNITENSE PER L'ESPANSIONE DELLA RETE ..... " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

IN VISTA LA RIFORMA DELLE FERROVIE TURCHE ..... " 9

TRASPORTI ED AMBIENTE

L'IMO SI APPRESTA AD AGGIORNARE L'INVENTARIO DEI GAS SERRA ..... " 11

INDUSTRIA

RIVOLUZIONARIA CONCEZIONE DI CONTAINER CON MAGGIORI VOLUMI E CARICO UTILE PIÙ ELEVATO ..... " 13

LOGISTICA

LA POSTE FA REGISTRARE UNA CRESCITA DEI PROFITTI NEI SETTORI DEI PACCHETTI E DEI CORRIERI ESPRESSI ..... " 16

LEGISLAZIONE

LA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA RIGETTA LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLA SEPARAZIONE FRA INFRASTRUTTURE ED OPERAZIONI FERROVIARIE ..... " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA BNSF COLLAUDA IL GAS NATURALE LIQUIDO QUALE ALTERNATIVA AL DIESEL ..... " 21

STUDI E RICERCHE

LA CAPACITÀ DELLE PORTACONTAINER RAGGIUNGE LIVELLI RECORD ..... Pag. 23

IN CALENDARIO ..... " 25

15 Marzo 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

LA RIFORMA DEI PORTI UCRAINI COMPENSA GLI INVESTIMENTI PRIVATI

Secondo lo studio legale Interlegal con sede ad Odessa, uno degli aspetti fondamentali della riforma portuale in Ucraina consiste nell'introduzione di un accordo di compensazione a favore dei soggetti privati per gli investimenti effettuati al fine di migliorare le infrastrutture portuali.

Esso, peraltro, avverte che tale disposizione non può sortire effetti positivi in mancanza di una adeguata metodologia di applicazione della normativa.

A questo fine, lo studio Interlegal sta lavorando ad una bozza di procedura assieme al Ministero delle Infrastrutture ucraino che richiederà agli investitori di presentare un piano finanziario, consultare degli esperti affinché esprimano la propria opinione sugli investimenti ed assoggettarsi a controlli rigorosi in ordine alla propria solvibilità.

Olena Losevska, avvocato presso lo studio Interlegal, dichiara al riguardo: "L'accordo garantirà che il risultato di ogni investimento nel patrimonio portuale resti di proprietà dello Stato.

Esso consentirà altresì all'Amministrazione dei Porti di conservare il controllo sui processi di investimento".

Tale accordo permetterà inoltre all'Amministrazione di pattuire l'importo definitivo della compensazione dovuta.

Si tratta di una soluzione fantastica per la nuova Amministrazione dei Porti, che è subentrata quale ente responsabile della supervisione delle attività portuali nel Paese.

La nuova normativa degli scali marittimi in Ucraina prevede che i 18 porti statali possano ora trarre vantaggio dagli investimenti privati; essa assicura inoltre un'importante opportunità al governo ai fini del miglioramento delle infrastrutture portuali mediante l'uso di fondi privati.

Lo studio Interlegal partecipa alla formulazione degli accordi di compensazione per conto dei propri clienti, vale a dire gli investitori.

(da: portstrategy.com, 04.03.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

I TAGLI ALLA SPESA FEDERALE STATUNITENSE PROVOCANO RITARDI NELLE ISPEZIONI AI CONTAINER

La CBP (Dogane e Protezione Frontiere degli Stati Uniti) ha segnalato la possibilità di seri ritardi a causa dei tagli di bilancio correlati alle attività di controllo dei contenitori e gli altri carichi che entrano nei porti, ma i primi rapporti suggeriscono che le attività sono normalmente operative sulle principali coste, almeno per ora.

In una lettera spedita ai gruppi industriali dei proprietari della merce e dei trasportatori in seguito ai tagli automatici alla spesa federale entrati in vigore ai primi di marzo, il vice commissario della CBP David Aguilar ha affermato che l'agenzia si trova ad affrontare "pensionamenti, riduzione degli straordinari ed il congelamento delle assunzioni, che equivalgono alla perdita di diverse migliaia di funzionari della CBP presso i nostri porti di ingresso, oltre a notevoli riduzioni dei nostri budget e programmi operativi ".

Descrivendo la fase attuale come un "momento di incertezza", Aguilar avverte che potrebbero verificarsi seri problemi per i viaggiatori ed i carichi.

Per questi ultimi, i tagli potrebbero comportare "il decremento del livello di servizio nelle nostre operazioni relative alle merci, fra cui l'aumento ed il potenziale inasprimento dei ritardi nelle verifiche dei contenitori sino a cinque giorni o più presso i principali porti, oltre a significative marce indietro presso i porti frontalieri di ingresso".

La CBP ha inoltre pubblicato un prontuario delle "priorità dei carichi soggetti ai tagli" in cui si conclama che la sicurezza non sarebbe stata compromessa, ma si dice che "la CBP ha reindirizzato le risorse verso le sole funzioni di nucleo più essenziali, mentre ha interrotto o rinviato certe attività importanti ma meno determinanti, nel tentativo di ridurre le voci di spesa".

L'agenzia ha dichiarato di avere intenzione di convocare conferenze settimanali al fine di aggiornare il settore in ordine alla situazione.

Caricatori ed operatori dei carichi sono d'accordo sul fatto che un ritardo di cinque giorni potrebbe comportare grandi intasamenti presso i porti containerizzati e costerebbe denaro in più ai caricatori nel contesto di un periodo economico già difficile.

L'unica consolazione sarebbe che i singoli porti o caricatori non dovrebbero preoccuparsi della possibilità che i porti rivali possano soffiargli le attività, poiché ogni porto statunitense sarebbe alle prese con lo stesso problema.

L'Autorità Portuale di New York e New Jersey ha riferito che le operazioni sono state nella normalità e nell'ambito di una dichiarazione ufficiale ha detto che avrebbe continuato a monitorare la situazione.

Il governatore dello Stato del New Jersey Chris Christie non sembra impressionato dalla minaccia che sarebbe rappresentata dai tagli.

"Non penso che tagli nella misura di un centesimo per dollaro possano comportare sei danni, fatta eccezione per qualche dipendente federale che potrebbe essere licenziato" ha dichiarato nel corso di una conferenza stampa.

I tagli sono pari a 85 miliardi di dollari USA, ovvero il 2,4% del bilancio annuo federale pari a 3.600 miliardi di dollari USA, da spalmarsi sui sette mesi da qui fino al 30 settembre prossimo.

Quasi la metà della somma riguarda la difesa, e sembrano discrezionali le modalità con cui i tagli saranno gestiti.

Ciononostante, il settore dello shipping sta prendendo la cosa sul serio.

Al di là dei ritardi per quanto riguarda le merci, il settore marittimo ritiene che fra le possibili conseguenze dei tagli al bilancio vi sianono anche la riduzione dei dragaggi di manutenzione ed il peggioramento di alcune funzioni della Guardia Costiera, fra cui le ricerche ed i salvataggi.

(da: lloydsloadinglist.com, 06.03.2013)

LE LINEE DI NAVIGAZIONE DELLA G6 IN ATTESA DELL'APPROVAZIONE STATUNITENSE PER L'ESPANSIONE DELLA RETE

Entro la metà del mese i caricatori dovrebbero saperne di più circa i piani di un consorzio formato da sei importanti linee di navigazione in ordine al servizio Asia-Costa Orientale USA.

I membri dell'alleanza G6 hanno infatti annunciato all'inizio di febbraio di voler estendere il loro attuale accordo relativo ai traffici Asia-Europa per arrivare a coprire anche la costa orientale nordamericana.

Peraltro, ulteriori dettagli sulla nuova rete di servizi non verranno pubblicati sino a quando la FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) non avrà esaminato la proposta e dato il proprio responso al riguardo.

Il piano in questione è stato presentato alla FMC il 1° febbraio scorso e la G6 sperava di ricevere l'autorizzazione nel giro di 45 giorni.

Nel caso venisse dato il via libera, APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK ed OOCL si metteranno in contatto con i clienti per spiegare loro le maggiori opportunità offerte dal nuovo servizio.

Nella bozza di piano pubblicata un mese fa, si prospettava che l'alleanza G6 avrebbe impiegato 50 navi in sei servizi colleganti l'Asia con la costa orientale, tre dei quali attraverso il Canale di Panama e gli altri tre in transito dal Canale di Suez.

I nuovi orari dovrebbero essere operativi a maggio.

A detta di Gene Seroka, Presidente per la zona Americhe della APL, non è stato ancora deciso se gli allacciamenti transpacifici faranno scalo anche presso i porti della costa occidentale USA.

APL, MOL e HMM servono i traffici Asia-Costa occidentale USA per mezzo della New World Alliance, mentre le altre tre compagnie di navigazione effettuano ancora operazioni sotto l'ombrello della Grand Alliance.

I due consorzi si sono messi assieme nell'ambito dei traffici in risposta all'offerta Daily Maersk della Maersk Line iniziata nel 2011 ed al conseguente accordo di condivisione delle navi fra MSC e CMA CGM.

Il servizio ampliato ella G6 dovrebbe essere in funzione in tempo per l'avvio dei nuovi contratti di servizio riguardanti i traffici Asia-Stati Uniti, la maggior parte dei quali sono operativi a partire dal 1° maggio, retaggio – questo – della data di entrata in vigore nel 1998 della Legge di Riforma del Trasporto Marittimo.

I clienti stanno cominciando a presentare richieste di quotazione, ma, come afferma Seroka, le trattative ufficiali non sono ancora iniziate.

Quello che è chiaro è che la maggior parte dei contratti è limitata a 12 mesi, tanto è vero che la APL, ad esempio, in passato ha sottoscritto solo una manciata di accordi pluriennali.

Come ha dichiarato Seroka, se i clienti desiderassero impegnarsi per un periodo di tempo più lungo dell'anno standard, "li staremo a sentire".

Tuttavia, le domande sono poche e non frequenti.

Parimenti, i caricatori non stanno mostrando grande entusiasmo per i contratti correlati ad indici, afferma Seroka, dal momento che argomenti come lo stato dell'economia riscuotono interesse di gran lunga maggiore rispetto agli strumenti finalizzati a proteggere le tariffe di nolo.

La rete di servizi ampliata della G6 farà scalo in almeno 30 porti in Asia, sulla costa orientale del Nord America, in Canada, nell'America centrale, nei Caraibi, nel sub-continente indiano, nel Mediterraneo e nel Medio-Oriente.

(da: lloydsloadinglist.com, 08.03.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

IN VISTA LA RIFORMA DELLE FERROVIE TURCHE

Il governo turco ha presentato un disegno di legge al Parlamento al fine di spartire la TCDD (Ferrovie Statali Turche) per costituire società distinte in relazione alla gestione delle infrastrutture ed alle operazioni dei convogli ferroviari, spianando allo stesso tempo la strada al libero accesso da parte di altri operatori.

La TCDD resterà di proprietà dello Stato che provvederà inoltre a finanziarla e diventerà il gestore delle infrastrutture, mentre sarà costituita una nuova società denominata Turktren allo scopo di effettuare i servizi merci e passeggeri.

Il vasto programma di investimento della Turchia sarà accelerato e l'attenzione primaria verrà dedicata all'espansione della rete ad alta velocità.

Il Ministro dei Trasporti turco, Binali Yildirim, afferma che nel corso degli ultimi 10 anni sono stati investiti nelle ferrovie 26 miliardi di lire turche (14,86 miliardi di dollari USA) e che tali investimenti aumenteranno sino a 45 miliardi di lire turche entro il 2023.

Previa approvazione della legge, si spera di poter consentire il libero accesso entro la fine del 2014; agli operatori privati verranno concesse licenze sino a 49 anni.

"Le linee ferroviarie resteranno nelle mani dello Stato, ma quelli che lo chiederanno saranno messi in grado di utilizzarle proprio come accade per gli aeroporti e le autostrade" dichiara Yildirim.

È stato programmata la pubblicazione di un rendiconto sulla rete l'anno prossimo finalizzato alla definizione della struttura inerente all'assegnazione delle capacità.

Un regolatore delle ferrovie è già stato istituito in seguito all'approvazione della normativa nel 2011 e ha cominciato a funzionare ad ottobre del 2012.

Il governo vorrebbe che le operazioni merci della Turktren iniziassero a produrre profitti nel giro di cinque anni e che le ferrovie incrementassero la propria quota di mercato del trasporto merci dal 5% di oggi al 25% nel 2023.

Il governo ha inoltre in programma l'istituzione di un sistema per finanziare i servizi passeggeri che producono perdite ma sono socialmente desiderabili.

(da: railjournal.com, 08.03.2013)

TRASPORTI ED AMBIENTE

L'IMO SI APPRESTA AD AGGIORNARE L'INVENTARIO DEI GAS SERRA

Esperti di livello internazionale si sono recentemente riuniti presso la sede centrale dell'IMO (International Maritime Organisation) al fine di cominciare a lavorare sull'aggiornamento dell'inventario dei gas serra derivanti dall'attività di trasporto marittimo internazionale.

Il Laboratorio degli Esperti, svoltosi dal 26 febbraio al 1° marzo scorso, ha preso in considerazione la metodologia ed i presupposti da utilizzarsi per l'aggiornamento.

Il Secondo Studio IMO sui Gas Serra del 2009 stimava che il trasporto marittimo internazionale emettesse 870 milioni di tonnellate, ovvero quasi il 2,7% delle emissioni globali di CO_2 di origine umana nel 2007.

L'aggiornamento dell'inventario si è reso necessario dal momento che la stima attuale contenuta nel Secondo Studio non tiene conto della recessione economica globale sperimentata a partire dal 2008.

L'IMO spera che, tramite la propria MEPC (Commissione Protezione Ambiente Marino), informazioni attendibili ed aggiornate possano essere utilizzate quale base per ulteriori misure finalizzate a ridurre i gas serra.

Oltre all'anidride carbonica, un inventario globale delle emissioni di gas serra e di sostanze pertinenti emesse da navi impegnate nei trasporti internazionali potrebbe comprendere il metano, il protossido di azoto, gli idrofluorocarburi, i perfluorocarburi e l'esafluoruro di zolfo.

Fra le altre sostanze pertinenti che potrebbero contribuire ai cambiamenti climatici vi sono gli ossidi di azoto, i composti organici volatili non metanici, il monossido di carbonio, i particolati e gli ossidi di zolfo.

L'aggiornamento si integrerà con le misure tecnico-operative già adottate dall'IMO al fine di ridurre le emissioni – lo EEDI (indice di configurazione per l'efficienza energetica) ed il SSEMP (piano di gestione dell'efficienza energetica della nave) – che sono entrati in vigore il 1° gennaio 2013.

Ci si aspetta che il Laboratorio degli Esperti presenti un riassunto delle proprie deliberazioni in occasione del MEPC 65, che si svolgerà a maggio di quest'anno.

(da: maritimejournal.com, 11.03.2013)

INDUSTRIA

RIVOLUZIONARIA CONCEZIONE DI CONTAINER CON MAGGIORI VOLUMI E CARICO UTILE PIÙ ELEVATO

Una rivoluzionaria concezione di nuovo contenitore è in procinto di cambiare le economie dei carichi trasportati in pallet, consentendo ai proprietari ed ai consolidatori dei carichi di incrementare in misura significativa i volumi delle merci spedite in qualsiasi momento.

La CGT (Container Group Technology Ltd), società di progettazione di contenitori con sede nel Regno Unito, si è dichiarata felice di annunciare la disponibilità sul mercato del container 20-20 SeaCell.

Esteriormente, l'unità brevettata "20-20" sembra poco diversa da un container marittimo convenzionale ISO da 20 piedi.

Tuttavia, sottili innovazioni all'esterno ed all'interno del contenitore mettono l'unità in condizione di assicurare uno spazio maggiore del 36% per i pallet.

In termini pratici, questo significa che su ciascun livello possono essere caricati 15 Euro-pallet (da 1.200 x 800 mm) invece degli appena 11 Euro-pallet in un container ISO standard per carichi secchi da 20 piedi.

Quanto ai pallet standard ISO (da 1.200 x 1.000 mm) il "20-20" può caricare 12 unità, due in più rispetto ad un contenitore convenzionale da 20 piedi.

Inoltre, utilizzando il 100% dell'area di pavimento, i pallet si adattano confortevolmente assieme all'interno del container, il che rende il "20-20" ideale per l'uso di lastre a scivolo leggere ovvero di pallet cartacei, riducendo di conseguenza i costi ed incrementando nel contempo i volumi utilizzabili ed il carico utile.

Il container 20-20 SeaCell riesce in questo exploit poiché è lungo esattamente 20 piedi (6.096 mm) e largo 2.426 mm internamente.

I container standard da 20 piedi, infatti, sono lunghi 19 piedi e 10,5 pollici (6.058 mm) e larghi all'interno 7 piedi e 7 ¾ pollici (2.230 mm).

Pertanto, la lunghezza interna del 20-20 gli consente di accogliere quattro Euro-pallet o due pallet ISO in più su ogni livello.

L'ampiezza di apertura del portellone è di 2.408 mm, cosa che permette ai trattori con elevatori a forca di caricare i pallet a due o tre alla volta.

Movimentazioni abbinate per risparmi ancora maggiori

Tuttavia, l'innovazione non si ferma qui.

Due contenitori 20-20 possono essere bloccati assieme dall'esterno senza necessità di congegni particolari per formare un container da 40 piedi, ma – anche in questo caso – con volumi interni notevolmente più grandi di quelli standard.

Due contenitori 20-20 trasporteranno sei pallet in più rispetto ad un contenitore standard da 40 piedi.

È anche possibile assortire pallet Euro e standard nello stesso 20-20 ed avere anche in questo caso un'utilizzazione al 100% dei pallet.

Il 20-20 è attrezzato con blocchi d'angolo più grandi dei tipi normalmente utilizzati nei container flatrack, che consentono loro di essere movimentati da spreader standard per 20 o 40 piedi, i quali li caricano singolarmente o abbinati nelle celle da 40 piedi delle navi portacontainer ovvero su qualsiasi attuale telaio stradale o carro ferroviario.

Un meccanismo di chiusura integrale nel blocco d'angolo viene attivato dall'esterno del contenitore.

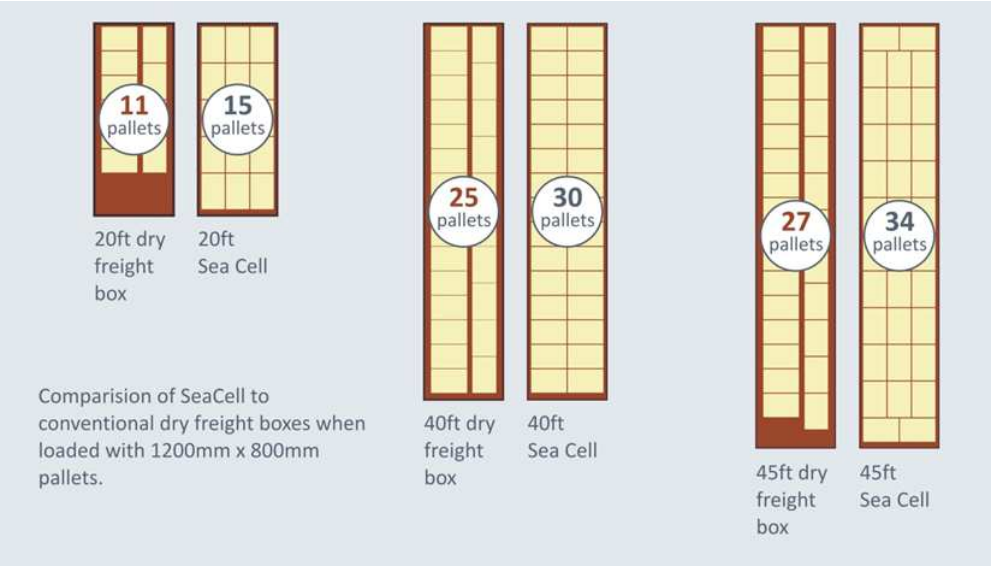
In pochissimi minuti, i due container 20-20 possono essere collegati in sicurezza e movimentati come un'unità singola da 40 piedi.

Nella configurazione standard, i due 20-20 vengono uniti lasciando alle estremità la parte frontale, di modo che i portelloni sono accessibili da ciascuna parte dei contenitori combinati.

Tuttavia, se richiesto, la CGT può anche collocare il meccanismo di chiusura sui blocchi angolari situati alle estremità dei portelloni, di modo che le due unità 20-20 vengono effettivamente sigillate fino a quando non raggiungono la loro destinazione finale.

Si tratta di un'importante caratteristica per i carichi ad alto valore o sensibili.

La movimentazione di due contenitori da 20 piedi assieme è stata resa possibile nello scorso decennio da innovazioni nella tecnologia di movimentazione dei contenitori ed è divenuta sempre più popolare fra le linee di navigazione ed i terminal contenitori portuali quale mezzo di carico e scarico delle navi più rapido e maggiormente efficiente.



Tuttavia, è solo adesso, con l'introduzione del 20-20 SeaCell Container, che è stata resa possibile la capacità di bloccare e movimentare due container da 20 piedi e di movimentarli come un'unica unità da 34 tonnellate di peso lordo massimo.

I vantaggi di questa innovazione sono numerosi, fra cui:

- può ridurre notevolmente i tempi di carico delle navi ed il tempo necessario per assicurare i contenitori sul ponte;
- le stime suggeriscono che essa potrebbe ridurre i costi di lavorazione e trasporto in una percentuale oscillante fra il 25% ed il 35%;
- il fatto che i container 20-20 possano essere collegati o scollegati in qualsiasi fase della filiera della logistica dovrebbe ridurre altresì la necessità di riposizionare i vuoti, ottimizzando l'utilizzazione di ciascun contenitore.

I prototipi del container 20-20 sono stati costruiti e completamente collaudati in Cina ed la nuova concezione progettuale è disponibile per la vendita od il noleggio.

(da: maritime-executive.com, 19.02.2013)

LOGISTICA

LA POSTE FA REGISTRARE UNA CRESCITA DEI PROFITTI NEI SETTORI DEI PACCHETTI E DEI CORRIERI ESPRESSI

La GeoPost, divisione pacchetti e corrieri espressi delle Poste Francesi, ha fatto registrare una crescita del 4,1% nei propri profitti operativi del 2012 rispetto all'anno precedente, per 403 milioni di euro.

Il giro d'affari è salito del 7,3% raggiungendo 5,58 miliardi di euro, "supportato da un incremento dei volumi e da un'innovativa offerta di servizi di consegna" ha dichiarato l'azienda di Stato.

L'aumento delle spedizioni è stata in parte controbilanciata dalla pressione esercitata dai prezzi e dai cambiamenti dei costi operativi in Germania.

L'attività di distribuzione espressa della GeoPost in Francia ed Europa è stata il fattore principale dei risultati positivi con entrate in aumento del 9,8% per poco più di 4 miliardi di euro.

Con l'eccezione dei mercati dell'Europa meridionale, la crescita è stata sostenuta in tutti i Paesi ed in particolare nel Regno Unito, così come in Russia e nei Paesi dell'Europa orientale.

Nel mercato dei pacchetti, la ColiPoste, unità dedicata della GeoPost, ha assistito all'incremento dell'1,4% delle sue entrate per poco più di 1,55 miliardi di euro grazie alla crescita dei volumi, supportata da una buona prestazione nel mercato dell'e-commerce, in particolare per quanto attiene i prodotti del suo marchio Colissimo.

A fronte di uno scenario di crescita spettacolare nella vendita al dettaglio, gli uffici postali francesi nel corso degli ultimi sei mesi hanno rafforzato la propria

presenza nella logistica del commercio elettronico con l'acquisizione di due specialisti del settore: la Orium e la Morin Logistic.

Assieme ad un'altra consociata della La Poste, la Neolog, le due ditte fanno parte della divisione logistica postale del gruppo, la Viapost, che effettua operazioni in una rete europea costituita da 23 centri di snodo.

Le tre società genereranno un fatturato annuo derivante da e-commerce pari a circa 80 milioni di euro.

Alla fine dell'anno scorso, la GeoPost era emersa quale possibile candidato ad acquisire il patrimonio della TNT Express che la UPS aveva offerto in cessione nel contesto della sua proposta di rilevamento del gruppo olandese.

La Commissione Europea, peraltro, quest'anno alla fine ha bloccato la fusione fra UPS e TNT.

(da: lloydsloadinglist.com, 05.03.2013)

LEGISLAZIONE

LA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA RIGETTA LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLA SEPARAZIONE FRA INFRASTRUTTURE ED OPERAZIONI FERROVIARIE

La Corte di Giustizia Europea ha deciso che il Primo Pacchetto Ferroviario non richiede agli Stati membri di prevedere una separazione istituzionale fra il gestore delle infrastrutture ed il relativo operatore ferroviario.

La decisione del 28 febbraio scorso fa seguito ad un'indagine sulle pratiche delle ferrovie in Austria, Germania, Ungheria e Spagna alla luce delle preoccupazioni espresse dalla Commissione Europea e certamente è stata accolta con soddisfazione presso la sede centrale della ÖBB (Ferrovie Federali Austriache) di Vienna e presso gli uffici centrali della DB (Ferrovie Tedesche) a Berlino.

Entrambe le ferrovie ed i due governi di Austria e Germania sostengono da tempo che le strutture che hanno adottato per la ÖBB Infrastructure e la DB Networks rispettano senz'altro la normativa europea.

La Corte di Giustizia Europea si è detta d'accordo nel dichiarare che la direttiva così come rivista consente ad Austria e Germania di integrare sia il gestore delle infrastrutture che il relativo operatore in una singola società holding.

"È evidente che entrambe queste società hanno personalità giuridica distinta, così come organismi e risorse propri che sono diversi da quelli delle rispettive società holding" afferma la Corte di Giustizia Europea in una dichiarazione.

La Corte di Giustizia Europea ha inoltre rigettato l'argomentazione della Commissione Europea secondo cui la Germania non era riuscita ad adempiere i propri obblighi rispetto alla fissazione dei prezzi ed alla implementazione di un sistema per la limitazione dei costi delle infrastrutture e la riduzione del livello degli oneri di accesso.

Il Vice Presidente della Commissione Europea Siim Kallas ha espresso la propria delusione riguardo alla decisione.

"Anche se rispettiamo l'interpretazione della corte in ordine alla normativa vigente, la Commissione rimane convinta del fatto che una separazione maggiormente effettiva fra il gestore delle infrastrutture ed altri operatori ferroviari sia essenziale per assicurare un accesso non discriminatorio ai binari, stimolando così la crescita nel settore ferroviario" afferma Kallas, aggiungendo che il Quarto Pacchetto Ferroviario della Commissione, pubblicato il 30 gennaio scorso, "contiene misure che assicurano supporto giuridico al livello di separazione che è necessario".

"La sentenza non è in conflitto con il Quarto Pacchetto Ferroviario" sostiene Kallas.

"Essa sottolinea l'importanza di pervenire ad una rapida adozione del pacchetto al fine di assicurare il continuo sviluppo dell'innovazione nel settore ferroviario".

Pur avendo rigettato le sue opinioni riguardo ad Austria e Germania, la Corte di Giustizia Europea, in effetti, ha aderito alla decisione della Commissione Europea ai sensi della quale le pratiche adottate in Spagna ed in Ungheria sono in contrasto con la normativa europea.

Essa ha infatti scoperto che il governo spagnolo non è riuscito a rispettare l'indipendenza amministrativa del gestore delle infrastrutture avendogli affidato il compito di determinare gli oneri di accesso per l'assegnazione delle tracce e l'uso della rete ferroviaria.

La Corte ha inoltre constatato come la Spagna non sia riuscita ad istituire un programma tariffario correlato alle prestazioni e finalizzato a minimizzare il disordine ed abbia altresì strutturato il proprio sistema di assegnazione delle tracce in modo da favorire l'operatore in carica, limitando così l'accesso di nuovi operatori.

Quanto all'Ungheria, la Corte ha constatato che gli oneri pagati al gestore delle infrastrutture non sono direttamente correlati ai costi derivanti dalle operazioni inerenti al servizio ferroviario.

Essa ha inoltre sottolineato che l'Ungheria non è riuscita a far quadrare i conti dei gestori delle infrastrutture ed a adottare gli incentivi per ridurre i costi e gli oneri per effettuare operazioni ed utilizzare le infrastrutture ferroviarie, criticando altresì l'assegnazione della gestione del traffico a due distinte imprese ferroviarie, la MAV (Ferrovie Statali Ungheresi) e la GySEV.

"La Corte ha stabilito con chiarezza che gli oneri di accesso ai binari devono essere istituiti in modo indipendente dal gestore delle infrastrutture e non dallo Stato, nonché che il gestore delle infrastrutture può applicare solamente oneri collegati direttamente ai costi per l'uso dei binari" afferma Kallas.

La CER (Comunità dei Gestori delle Ferrovie e delle Infrastrutture Europee) ha accolto con soddisfazione i verdetti, affermando che ciò conferma quanto essa va dicendo da lungo tempo riguardo ai requisiti di separazione ed alla revisione del Primo Pacchetto Ferroviario.

"Si tratta poi di un importante segnale in relazione al Quarto Pacchetto Ferroviario" dichiara Libor Lochman, direttore esecutivo della CER.

"La nostra ferma opinione è che gli Stati membri dovrebbero prendersi la responsabilità di riformare i propri sistemi ferroviari sulla base di prove economiche fondate sui fatti".

(da: railjournal.com, 01.03.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA BNSF COLLAUDA IL GAS NATURALE LIQUIDO QUALE ALTERNATIVA AL DIESEL

La BNSF Railway, il maggiore operatore di trasporto merci ferroviario degli Stati Uniti, inizierà quest'anno a collaudare un piccolo numero di locomotive alimentate a gas naturale liquido quale carburante alternativo al diesel.

"L'uso del gas naturale liquido quale carburante alternativo è un cambiamento potenzialmente trasformazionale per la nostra ferrovia e per il nostro settore" afferma il presidente ed amministratore delegato della BNSF Matthew K. Rose.

"Anche se ci sono ancora tremende difficoltà tecniche e normative da affrontare, questo progetto pilota rappresenta un importante primo passo che consentirà alla BNSF di valutare la fattibilità tecnico-economica dell'uso del gas naturale liquido nel servizio di trasporto merci, riducendo potenzialmente i costi del carburante e le emissioni di gas serra ed assicurando perciò alla nostra nazione vantaggi relativi alla sicurezza energetica ed ambientale".

Si dice che la BNSF, società consociata della Berkshire Hathaway, sia il secondo utilizzatore di carburante diesel del paese, dopo la Marina degli Stati Uniti.

Il gruppo ha lavorato assieme ai due principali produttori di locomotive – la GE e la EMD, una unità della Caterpillar – per sviluppare la tecnologia dei motori alimentati a gas naturale che verrà utilizzata nel progetto pilota.

La BNSF aveva preso in considerazione l'ipotesi di utilizzare locomotive alimentate a gas naturale alla fine degli anni '80, ma aveva abbandonato l'idea quando i prezzi dei carburanti erano aumentati.

Oggi il contesto è diverso, dal momento che la differenza di prezzo fra il diesel ed il gas naturale è notevole e ci si aspetta che resti tale.

Peraltro, il possibile passaggio al gas naturale per alimentare le locomotive comporterebbe il conseguimento dell'approvazione regolamentare inerente alla sicurezza dei serbatoi del carburante, mentre dovrebbero essere fatti anche investimenti in depositi per il gas naturale liquido, in carri cisterna speciali per il trasporto del carburante ed in addestramento del personale.

Un aggiornamento delle locomotive diesel sarebbe anche troppo costoso, ma, a detta degli esperti, probabilmente tale costo diminuirebbe per gli effetti delle economie di scala.

Se l'esperimento pilota dovesse avere successo, il predominio del petrolio quale carburante per i trasporti potrebbe indebolirsi ed assicurare un nuovo sbocco per l'abbondanza del gas naturale a buon mercato in Nord America.

Il gas naturale è stato inoltre preso in considerazione quale alternativa per i camion a trazione diesel operativi sulle lunghe distanze, ma un grosso ostacolo in questo caso è rappresentato dalla carenza di stazioni di rifornimento, dal momento che lo sviluppo di una rete nazionale di infrastrutture di questo tipo è per certi versi improponibile.

(da: lloydsloadinglist.com, 12.03.2013)

STUDI E RICERCHE

LA CAPACITÀ DELLE PORTACONTAINER RAGGIUNGE LIVELLI RECORD

La capacità delle nuove navi portacontenitori in consegna nel 2013 raggiungerà un livello record e potrebbe continuare a comportare conseguenze sulla crescita dei profitti nel mercato, malgrado i passi intrapresi dagli armatori per neutralizzare tale flusso.

"Le deboli condizioni dei traffici hanno spinto alcuni armatori a rimandare qualcosa come 200.000 TEU di nuove navi in consegna al 2014, mentre ci si aspetta che altri rinvii vengano decisi nei mesi a venire" dichiara un esperto della Alphaliner.

Tuttavia, questi rinvii hanno elevato la capacità aggiuntiva nel 2014 sino al 7%, cosa che potrebbe estendere il rischio dell'eccesso di capacità per un altro anno, a detta dell'esperto.

I dati di Alphaliner mostrano che la capacità in portacontainer in consegna nel 2013 attualmente si attesta a 1,68 milioni di TEU, oltrepassando il culmine storico di 1,57 milioni di TEU fatto registrare nel 2008.

"Anche partendo dal presupposto che ulteriori 100.000 TEU potrebbero essere differiti ai prossimi mesi, le consegne complessive di nuove navi sono ancora notevolmente più alte rispetto a quelle avvenute nel corso dei quattro anni precedenti, sollevando quindi nuove preoccupazioni rispetto alla possibilità che l'eccesso di fornitura nei mercati delle portacontainer possa persistere fino al 2014" ha dichiarato l'esperto.

In occasione di un'intervista televisiva, Tim Smith, amministratore delegato per la zona dell'Asia settentrionale alla Maersk Line, ha segnalato che i problemi di capacità nel mercato mondiale dei contenitori potrebbero comportare un impatto negativo sul settore nel 2013.

"Quest'anno potrebbe esserci un 10-11% di capacità in più in entrata.

Poiché ci aspettiamo una domanda maggiore del 4-5%, abbiamo bisogno di colmare questo divario" afferma Smith.

"Abbiamo la necessità di monitorare attentamente l'offerta e la domanda e di togliere le navi da dove non sono necessarie".

Secondo i dati di Alphaliner, le deboli condizioni hanno indotto altresì un aumento delle rottamazioni.

Trentasette navi per un totale di 80.000 TEU sono state inviate in disarmo nel corso dei mesi di gennaio e febbraio, mentre altre 10 navi, per complessivi 20.000 TEU, sono già state assegnate alla rottamazione questo mese.

Se tale ritmo di rottamazione dovesse persistere, le cancellazioni relative all'intera annata supererebbero i 400.000 TEU, vale dire il livello più alto mai fatto registrare.

ALPHALINER
the worldwide reference in liner shipping

Avverte Smith: "Noi prevediamo un'annata simile al 2012, con parecchia incertezza e un quantitativo non ingente di aumento della domanda.

L'anno scorso, i traffici containerizzati globali sono cresciuti del 2-3%; quest'anno, l'aumento potrebbe avvicinarsi al 4-5%, ma con un bel po' di variabilità".

Lo scorso mese, la Maersk ha riportato profitti di 461 milioni di dollari USA per il 2012, dopo aver ridotto i costi.

"L'anno scorso, si è trattato di far combaciare l'offerta e la domanda" ha dichiarato Smith.

"Abbiamo assistito ad una grande riduzione della domanda, di modo che ci siamo concentrati sul ritiro di qualche nave.

Sulla nostra rotta Asia-Europa, abbiamo tolto il 21% della capacità".

(da: lloydsloadinglist.com, 07.03.2013)

IN CALENDARIO

- 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

- 9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014
  ITC Grand Chola Chennai, India
  Thursday 27 and Friday 28 November 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