



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 28 Febbraio 2013

PORTI

LA APMT SIGLA UN ACCORDO PORTUALE IN TURCHIA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI MARITTIMI AFFIDANO LE PROPRIE SPERANZE ALL'ALTA STAGIONE..... " 5

LINEE DI NAVIGAZIONE NEL MIRINO DELL'ANTI-TRUST RUSSA " 7

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO EUROPEO GIÙ DI CORDA " 9

TRASPORTO FLUVIALE

I PORTI FLUVIALI SUPPORTANO LA STRATEGIA DELLA COMMISSIONE EUROPEA
SUL GAS NATURALE LIQUIDO " 11

INDUSTRIA

PRIMA FABBRICA DI CONTENITORI REEFER FUORI DALLA CINA " 13

LEGISLAZIONE

PRIME REAZIONI DEL SETTORE DEI TRASPORTI EUROPEO ALL'ACCORDO
SUL BUDGET DELL'UNIONE EUROPEA: UN "SÌ, MA..." " 16

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ITALDRAGHE INAUGURA UN PROPRIO PRODOTTO NEL REGNO UNITO..... " 18

STUDI E RICERCHE

MAERSK RESTA IN TESTA ALLA CLASSIFICA DELLE MIGLIORI PRESTAZIONI
IN TERMINI DI AFFIDABILITÀ " 20

IN CALENDARIO " 22

28 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>

PORTI

LA APMT SIGLA UN ACCORDO PORTUALE IN TURCHIA

Dopo avere sottoscritto una lettera d'intenti lo scorso febbraio, la APMT (APM Terminals) e la Petkim (Petkim Petrokimya Holding AS) hanno stipulato un accordo definitivo al fine di creare - per effettuarvi operazioni - un nuovo complesso per contenitori e carichi generali a Petkin Port, nei pressi di Smirne, sulla costa egea della Turchia.

Lo AGT (Aegean Gateway Terminal) sarà uno dei più grandi terminal della Turchia e le sue operazioni saranno interamente condotte dalla APMT ai sensi di un accordo di concessione.



La costruzione della nuova infrastruttura viene portata avanti dal socio della APMT alla luce delle specifiche tecniche ed operative dettate dalla APMT.

La capacità iniziale del terminal container sarà di 1,5 milioni di TEU all'anno, che rappresenta il 50% in più della capacità dell'attuale porto cittadino di Smirne

(porto di Alsancak).

Ci si aspetta che le operazioni comincino nell'estate del 2015.

L'investimento iniziale nell'AGT sarà di 400 milioni di dollari USA con ulteriori investimenti a seconda della domanda del mercato.

La APMT avrà il diritto di gestire le operazioni dell'infrastruttura per un periodo di 28 anni che potrà essere ulteriormente esteso.

"La Turchia è un mercato ad alta crescita davvero importante in cui siamo felici di fare ingresso assieme a soci imprenditoriali forti ed assai rispettati.

Noi guardiamo avanti allo scopo di stabilire una presenza a lungo termine in Turchia e mettere in pratica le notevoli capacità operative della APMT, così

come la nostra attenzione alla clientela ed alla sicurezza personale, al fine di sviluppare ulteriormente la zona di Smirne quale centro logistico strategico di primaria importanza” afferma Kim Fejfer, amministratore delegato della APMT.

Petkim, attraverso il suo porto sussidiario Petlim, è un partner diretto della APMT nell’accordo.

La società consociata, la Socar Turkey Enerji AS, cioè la compagnia petrolifera statale dell’Azerbaijan, produce circa 3 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici all’anno e possiede i diritti della gestione del Petkim Port.

(da: worldcargonews.com, 22.02.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI MARITTIMI AFFIDANO LE PROPRIE SPERANZE ALL'ALTA STAGIONE

Mentre l'anno del drago sta lasciando il passo all'anno del serpente, secondo la Clarkson Research Services il giudizio è ancora sospeso circa le prospettive di un'alta stagione di tipo tradizionale per la direttrice di traffico Asia-Europa.

Le sue previsioni di una crescita del 3,3% dei volumi in direzione ovest per 14,1 milioni di TEU sono soggette ad incertezza, dato lo stato "molto fragile" della fiducia del consumatore europeo.

I vettori marittimi che percorrono la maggiore direttrice di traffico del mondo hanno disperatamente bisogno quest'anno di un'alta stagione dopo la delusione del 2012.



L'assenza di un picco dei carichi da luglio a ottobre l'anno scorso ha dato il via al deterioramento delle tariffe di nolo che ha comportato l'annullamento di quasi la metà degli aumenti del 200% conseguiti in occasione dell'incursione capeggiata dalla Hapag-Lloyd che aveva portato ad un incremento tariffario generale trimestrale.

Le linee di navigazione containerizzate stanno facendo del loro meglio per pubblicizzare previsioni relative ad un'alta stagione; anche in questo caso, è la Hapag-Lloyd a condurre la carica ed è stata la prima ad assestare un pesante aumento generale di 750 dollari USA per TEU a metà marzo per le spedizioni Asia-Europa.

Il consigliere di amministrazione della Hapag-Lloyd Ulrich Kranich ha interrotto le trattative per una fusione con la compatriota Hamburg Süd e ha dichiarato di essere ottimista riguardo all'alta stagione di quest'anno, dopo le trattative preliminari con i principali clienti "che hanno obiettivi più elevati rispetto a quelli dell'anno scorso".

Kranich sostiene che anche se i consumatori sotto pressione dell'Europa meridionale hanno speso meno – a ciò indotti da livelli indecenti di disoccupazione – ciò che importava alle linee di navigazione sono stati i volumi dei carichi e non il valore della merce.

Nel contempo, la Maersk Line è stata parimenti esplicita quanto a previsioni positive sull'alta stagione, citando altresì il frequentemente dimenticato mercato nazionale cinese quale settore in crescita, aggiungendo così proventi da viaggi di ritorno Europa-Asia all'altro capolinea.

Ciononostante, contro l'ottimismo dei vettori sembra ergersi un elemento fondamentale: l'offerta continuerà ad essere superiore alla domanda.

La Clarkson stima che la capacità raggiungerà i 18,5 milioni di TEU nel 2013 rispetto ad una domanda di 14,1 milioni di TEU.

Ci si aspetta che quest'anno vengano consegnate 47 nuove portacontainer di capacità fra 10.000 e 18.000 TEU: la maggior parte di loro è destinata ad essere impiegata sulle direttrici di traffico Asia-Europa.

È stato provato che, a meno che i vettori marittimi non si precipitino nell'abisso, come è successo nel primo trimestre del 2012 quando le tariffe di nolo era state ridotte sino alla sub-economica cifra di 500 dollari USA per TEU, essi non sembrano possedere la volontà o la disciplina di astenersi dal partecipare ad un'altra corsa al ribasso che finirebbe in un bagno di sangue.

Non si tratta quindi della questione se ci sarà un'alta stagione quest'anno, quanto che essa debba esserci.

Il serpente spesso viene associato alle brutte notizie, ma la molteplicità del 2013 lo associa al più mite serpente d'acqua, meno velenoso dei suoi predecessori.

E questo è un buon auspicio.

(da: lloydsloadinglist.com, 18.02.2013)

LINEE DI NAVIGAZIONE NEL MIRINO DELL'ANTI-TRUST RUSSA

Gli inquirenti anti-trust russi hanno fatto irruzione negli uffici di almeno una dozzina delle maggiori linee di navigazione containerizzate mondiali nel contesto di un'iniziativa che ha ricordato quella portata avanti da Bruxelles circa un paio d'anno fa.

Fra i vettori coinvolti nell'indagine vi sono i primi tre della classifica mondiale – Maersk, MSC e CMA CGM – assieme a tre linee di navigazione giapponesi ed altre sei dell'Asia e del Medio Oriente.



Sono state effettuate visite senza preavviso negli uffici di San Pietroburgo e Mosca e si dice che i funzionari dell'ente per la concorrenza si siano concentrati sia sulle attività marittime di linea che su quelle logistiche.

Il FAS (Servizio Federale Russo Anti-Monopoli) ha pubblicato una dichiarazione in cui vengono elencate le compagnie di navigazione visitate e ha richiesto informazioni riguardo a possibili violazioni della normativa da parte di fornitori di trasporto marittimo.

“Il trasporto marittimo di contenitori comporta un notevole impatto sullo sviluppo dei traffici internazionali.

Negli ultimi anni, la quota dei carichi containerizzati nel giro d'affari complessivo (dati medi a livello mondiale) ha raggiunto il 55%” afferma il FAS.

“Dal momento che i costi del trasporto marittimo di contenitori costituiscono una porzione significativa del prezzo delle merci, ogni incremento dei costi di trasporto colpisce direttamente i clienti in tutto il mondo”.

L'agenzia ha fatto inoltre riferimento ad indagini anti-trust effettuate da autorità in Europa, negli Stati Uniti ed in alcuni paesi asiatici.

L'Unione Europea ha bandito le conferenze per la fissazione delle tariffe nel 2008 e continua a tenere d'occhio con attenzione il comportamento delle linee di navigazione containerizzate.

Gli uffici europei di 12 vettori globali sono stati visitati a maggio del 2011 e si ritiene che Bruxelles stia facendo indagine in ordine al modo in cui vengono istituiti i sovrapprezzi.

Tuttavia, per le compagnie di navigazione sotto esame occorre ancora capire se questo argomento debba essere preso in considerazione in seguito.

Le autorità anti-trust in Giappone, Europa e Nordamerica stanno portando avanti un'indagine in merito alle attività degli operatori di navi adibite al trasporto di automobili ed anche la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti ha puntato lo sguardo sul comportamento delle linee di navigazione containerizzate operative nel Pacifico.

In una dichiarazione, la Maersk Line ha confermato che i suoi uffici di Mosca e San Pietroburgo sono stati visitati dalle autorità anti-trust russe.

"Per come l'abbiamo intesa noi, lo scopo della visita era quello di ravvisare qualsiasi possibile violazione delle regole sulla concorrenza" afferma la compagnia di navigazione.

La Maersk ha negato di essersi mai comportata in modo anticoncorrenziale.

Anche un'altra linea di navigazione, la Evergreen di Taiwan, ha dichiarato che i propri uffici in Russia sono stati visitati.

"Abbiamo compreso che ciò fa parte di un'indagine intrapresa dal FAS e che coinvolge un certo numero di operatori containerizzati internazionali.



Il personale della Evergreen sta cooperando pienamente con il FAS in tale vicenda" ha dichiarato la compagnia.

Parimenti, la NYK ha dichiarato che nei suoi uffici è avvenuta un'ispezione senza preavviso il 12 febbraio scorso.

Le conferenze per la fissazione di tariffe godono di un'immunità anti-trust in alcuni ordinamenti giuridici, ma si ritiene che questo non sia il caso della Russia, dove esse vengono considerate semplicemente come una forma di accordo orizzontale ai sensi della normativa russa sulla concorrenza, senza il vantaggio di un'esenzione di blocco come quella che esisteva in Europa fino al 2008.

Fra le altre linee di navigazione oggetto di incursione vi sono la APL, la OOCL, la China Shipping, la Cosco, la Hyundai Merchant Marine e la Zim.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 20.02.2013)

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO EUROPEO GIÙ DI CORDA

I prezzi delle importazioni ed esportazioni trasportate via strada nel Regno Unito sono stati instabili fino a Natale.

Secondo il Freightex European Road Freight Rate Index, compilato dalla Transport Intelligence, i prezzi non sono riusciti a raggiungere i precedenti livelli apicali e sono diminuiti a gennaio con un basso livello di attività.

Per i tre mesi che vanno da novembre 2012 alla fine di gennaio, l'indice, che identifica le fluttuazioni dei prezzi, è salito da un punto inferiore a novembre pari a 113 al punto più alto pari a 117,8 il 1° gennaio.

Nel corso di gennaio, l'indice ha assistito ad un marcato declino.

Ciò significa che i prezzi sono stati più o meno gli stessi dello scorso anno, con un punto di vertice pari a 117,8 leggermente superiore al 116 dell'anno scorso.

L'amministratore delegato della Freightex Tim Phillips afferma: "Pur avendo noi sperimentato un incremento dei prezzi nel periodo natalizio, questi incrementi non hanno raggiunto i livelli sperimentati prima della crisi economica".



Thomas Cullen, esperto della Transport Intelligence, aggiunge: "Il quadro dipinto dall'indice nel corso dell'ultimo trimestre non è proprio una sorpresa.

particolarmente grave in Spagna.

La domanda in gran parte dell'Europa è debole, segnatamente in Francia ed Italia, e la situazione è

La Germania è stabile, anche se non sta davvero crescendo rapidamente".

Il livello dei prezzi, che aumenta in Europa nel periodo delle vacanze, è stato sicuramente minore rispetto a quello visto negli anni precedenti.

Il mercato è sembrato vacillare verso la fine di novembre, arrancando nella ripresa fino a Natale.

Gennaio è stato contraddistinto dalla stabilità nel corso delle prime due settimane, cui ha fatto seguito un insolito, brusco calo dei prezzi.

La natura del calo a gennaio è stata in linea con l'instabilità cui si è assistito nel periodo che va sino alla stagione delle vacanze.

(da: lloydsloadinglist.com, 26.02.2013)

TRASPORTO FLUVIALE

I PORTI FLUVIALI SUPPORTANO LA STRATEGIA DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUL GAS NATURALE LIQUIDO

La EFIP (Federazione Europea dei Porti Interni) ha accolto favorevolmente la "Strategia del carburante pulito" della Commissione Europea ma teme che possa essere troppo presto per istituire programmi vincolanti di rifornimento con gas naturale liquido nei porti interni.

Lo scopo della strategia della Commissione Europea è quello di affrontare le residue barriere che impediscono una svolta in materia di carburanti alternativi.

La Commissione richiede che tutti i porti fluviali che siano cruciali per la TEN-T dispongano di punto di rifornimento di gas naturale liquido accessibile al pubblico per il trasporto sulle idrovie entro e non oltre il 2025.

Essa ha altresì obbligato i porti ad installare punti di fornitura di energia elettrica a terra per le navi all'ancoraggio: cosa, questa, completamente supportata dalla EFIP.



Peraltro, la EFIP è preoccupata per il fatto che alcuni obiettivi possano essere troppo prematuri per questo settore e quindi sta perorando una revisione delle

regole che consentono l'uso del gas naturale liquido come carburante nelle spedizioni interne e come carico nel trasporto fluviale interno.

Essa ha inoltre proposto di obbligare tutti i porti fluviali che siano cruciali per la TEN-T ad avere un punto di rifornimento almeno entro un certo raggio e ha richiesto una visione a lungo termine su come l'introduzione e l'ulteriore sviluppo del gas naturale liquido verrà supportato nella struttura della nuova politica delle reti transeuropee di trasporto.

Isabelle Ryckbost, direttore della EFIP; afferma: "Noi riteniamo che non dovremmo anticipare i risultati degli studi attualmente in corso, i quali per l'appunto sono finalizzati a definire quali siano le esigenze in termini di punti di rifornimento e la fattibilità delle diverse opzioni".

Aggiunge la Ryckbost: "È chiaro ai porti non può essere imposto uno schema rigoroso per quanto attiene i punti di rifornimento, fintanto che – ai sensi dell'attuale normativa – il gas naturale liquido non possa essere utilizzato come carburante alternativo né trasportato come carico nel trasporto fluviale interno.

L'abrogazione di questo divieto è probabilmente il provvedimento politico più urgente che occorra prendere.

Per quanto riguarda la localizzazione dei punti di rifornimento, noi pertanto preferiremmo, in questa fase, un approccio maggiormente pragmatico".

(da: greenport.com, 15.02.2013)

INDUSTRIA

PRIMA FABBRICA DI CONTENITORI REEFER FUORI DALLA CINA

Quando aprirà a dicembre, la MCI (Maersk Container Industry) San Antonio, in Cile, sarà la prima fabbrica al di fuori della Cina a produrre contenitori reefer climatizzati.

Attualmente, i produttori di container climatizzati – CIMC, MCI e Singamas – hanno tutti quanti le proprie infrastrutture produttive in Cina.



La MCI San Antonio sarà anche la prima fabbrica di contenitori reefer del Sudamerica e produrrà sia container climatizzati che macchinari per la refrigerazione.

La scelta di costruire la propria seconda fabbrica di box reefer in Cile è dovuta ai mutamenti avvenuti nei flussi di traffico, spiega il portavoce della MCI, Erik Høgh-Sørensen.

“C’è un enorme quantitativo di derrate alimentari in esportazione dalla costa occidentale del Sudamerica e tutti gli anni si verifica una notevole carenza di reefer.

I nostri calcoli mostrano che la localizzazione della fabbrica in Cile farà risparmiare ai proprietari di reefer 1.400 dollari USA perché essi non dovranno imbarcare box vuoti”.

Inoltre, ammette Høgh-Sørensen, la produzione in Cina è diventata più costosa, ma afferma anche che la ragione principale per avere scelto il Cile è stato il cambiamento avvenuto nei flussi di traffico.

La fabbrica di box refrigerati della MCI a Qingdao, nel nord-est della Cina, produce 40.000 container e macchinari reefer Star Cool all’anno.

La fabbrica di San Antonio da 170 milioni di dollari USA eguaglierà quel livello di risultati quando la produzione sarà completamente operativa.

“Potremo disporre di due fabbriche per reefer completamente sviluppate quando avvieremo la seconda” afferma Høgh-Sørensen, il quale si dichiara certo che anche questa fonte produttiva non riuscirà a far fronte alla domanda.

“Avremo il mercato sudamericano tutto per noi e, con le attuali tendenze dei consumatori, anche quando raggiungeremo i 40.000 reefer presso la nuova fabbrica ciò non soddisferà ancora il mercato”.

Se sarà davvero così, sicuramente ci sarà bisogno di altre fabbriche.

Ma quante probabilità ci sono che esse possano essere realizzate in Cina?

“La Cina sarà sempre un’opportunità” concorda Høgh-Sørensen.

“Data la carenza di reefer abbiamo visto che in Sudamerica c’era l’opportunità di stabilirvisi, ma questo non significa che non si debba contare sulla Cina in futuro”.

La Cina si sta avviando a non essere più un centro di produzione a basso costo, specialmente nelle zone produttive ormai affermate.

Peraltro, Høgh-Sørensen non considera ciò una ragione abbastanza buona per dirottare le fabbriche verso ovest o fuori dal paese: la forza lavoro – a suo dire – sta diventando più esigente e costosa, ma anche più qualificata.



“Ciò significa, tuttavia, che è diventato più difficile attirare i lavoratori nel sud della Cina, dove abbiamo la nostra fabbrica di contenitori per carichi secchi a Dongguan, nei pressi del delta del Fiume delle Perle”.

In reazione a tale situazione, la MCI a Dongguan ha incrementato i salari allo scopo di attirare nuovi assunti e ha adottato tecniche di fidelizzazione del personale per trattenerli.

“Quando il mercato dei box per carichi secchi era implosivo nel 2009, avevamo deciso di mandare a casa i nostri dipendenti in ferie.

Noi non li abbiamo licenziati come hanno fatto moltissimi altri ed io penso che ciò abbia impressionato molti di loro, tanto è vero che sono tornati quando abbiamo dovuto intensificare la produzione.

Ciò ha indotto un senso di fedeltà verso la nostra società, tanto che stiamo ancora avvalendoci di questo.

Siamo ben affermati a Dongguan e affronteremo le sfide apportate dall'ambiente in cui lavoriamo.

Ritengo che da questo punto di vista stiamo facendo piuttosto bene.

Inoltre, in loco collaboriamo bene con le autorità cinesi che apprezzano il fatto che noi disponiamo di un buon ambiente lavorativo presso la nostra fabbrica”.

(da: lloydsloadinglist.com, 15.02.2013)

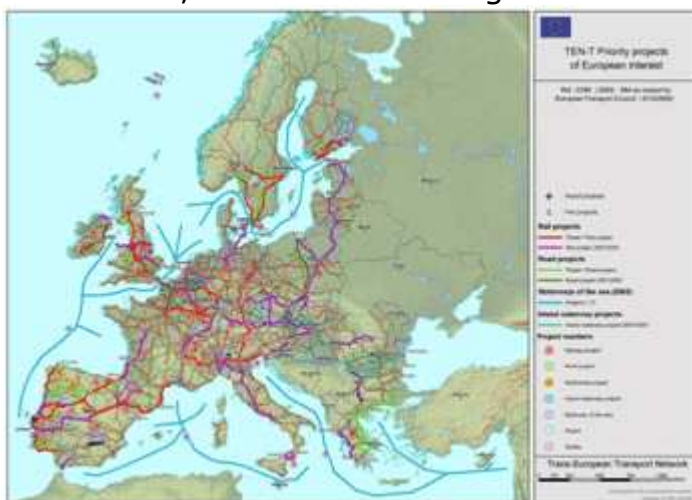
LEGISLAZIONE

PRIME REAZIONI DEL SETTORE DEI TRASPORTI EUROPEO ALL'ACCORDO SUL BUDGET DELL'UNIONE EUROPEA: UN "SÌ, MA..."

L'8 febbraio scorso i leader europei hanno finalmente raggiunto un accordo sul budget dell'Unione Europea per i prossimi sette anni.

Dato il taglio di un terzo dei 32 miliardi di euro inizialmente previsti per i progetti relativi ad infrastrutture di trasporto, sembra che quest'ultimo non sia considerato un settore prioritario nel prossimo budget.

Tuttavia, il budget risultante dall'accordo, pari a 23 miliardi di euro, rappresenta un notevole passo avanti rispetto agli 8 miliardi di euro che erano stati stanziati per la TEN-T (Rete Trans Europea dei Trasporti) nel periodo 2007-2013, una somma che gli Stati membri hanno completamente utilizzato secondo gli ultimi dati della Commissione.



Peraltro, allo stesso tempo, il notevole taglio effettuato rispetto agli iniziali 32 miliardi comporterà serie conseguenze per l'implementazione del piano delle infrastrutture trasportistiche che la Commissione va sviluppando da tre anni in stretta collaborazione con gli Stati membri ed i soggetti interessati.

Nell'ambito di una prima reazione comune a questo esito, gli organismi trasportistici europei EFIP, ESPO, INE, IRU, PDI, ECG, ECSA, ETF, ECASBA, EBU, UNIFE, CLECAT, EuDA, ACI Europe, CER ed ERFA hanno dichiarato: "Siamo soddisfatti perché la somma per le infrastrutture di trasporto si è incrementata, rispetto all'attuale budget pluriennale.

Ciononostante, il fatto che i leader europei abbiano deciso di apportare tagli ad un settore che stimola la crescita costituisce un'opportunità mancata.

Il Presidente europeo Van Rompuy ha dichiarato che il budget dev'essere un motore per la crescita e l'occupazione in futuro.

È giunto il momento per i governi nazionali ed i loro leader di comprendere che il trasporto è il motore dell'economia europea.

Se le persone e le merci non possono muoversi efficientemente, la crescita e lo sviluppo economico sono limitati; dal nostro punto di vista, il trasporto pertanto merita più di una mera quota del 2,4% del budget complessivo”.

Le organizzazioni di trasporto europee EFIP, ESPO, INE, IRU, PDI, ECG, ECSA, ETF, ECASBA, EBU, UNIFE, CLECAT, EuDA, ACI Europe, CER ed ERFA, pur restando critiche in merito all'accordo, ritengono peraltro che sia importante che il nuovo bilancio dell'Unione Europea per il 2014-2020 venga adottato al più presto.

Affermano infatti: “Realisticamente, il nucleo della rete TEN-T ed i progetti già definiti dei corridoi multimodali TEN non possono essere del tutto implementati con un importo così piccolo.

Ciò significa che la solida metodologia sviluppata dalla Commissione Europea per selezionare i progetti essenziali alla rete di trasporto europea non può essere applicata.

Il criterio “primo arrivato, primo servito” prevarrà sulla logica di rete di cui i mercati interni hanno un così disperato bisogno.

Noi, pertanto, chiediamo agli Stati membri di adire il Parlamento Europeo affinché renda questo budget più orientato alla crescita.

Inoltre, noi supportiamo assolutamente la richiesta del Parlamento di prevedere una revisione di medio termine fra alcuni anni quale mezzo per la valutazione delle potenziali ri-assegnazioni del budget a favore di settori generatori di crescita come il trasporto.

Analogamente, siamo d'accordo sul fatto che una certa flessibilità nell'ambito delle assegnazioni di budget possa procurare vantaggi alla sua efficacia complessiva.

Infine, ma non per questo meno importante, un rapido accordo sul budget dell'Unione Europea consentirebbe di progredire nell'implementazione del nuovo piano delle infrastrutture di trasporto, così come delineato nei regolamenti relativi alla TEN-T ed alla CEF”.

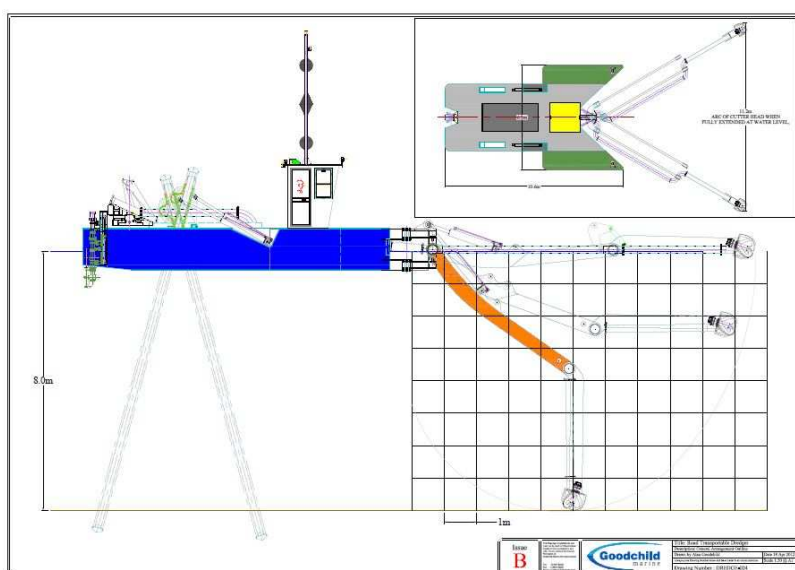
(da: *espo.be*, 17.02.2013)



PROGRESSO E TECNOLOGIA

ITALDRAGHE INAUGURA UN PROPRIO PRODOTTO NEL REGNO UNITO

La ditta italiana produttrice di draghe Italdraghe ha annunciato di essere in procinto di inaugurare il mese prossimo nel Regno Unito la prima delle sue nuove unità della gamma Marina Master.



La nuova draga della ditta italiana, che è stata realizzata ai sensi delle regole del registro navale italiano, è stata progettata per progetti di dragaggio di precisione nei porticcioli e nei canali navigabili in cui occorre mantenere al minimo il disordine.

Sarah Baulk, direttore esportazioni della Italdraghe, ha dichiarato al riguardo: "Questa gamma

di draghe è unica e rappresenta un'iniziativa che si discosta dalle draghe standard basate su taglio ed aspirazione che, pur essendo assai efficienti in termini di risultati produttivi, non sempre offrono la flessibilità richiesta per il dragaggio nell'ambito di un piccolo porto o di una stretta idrovia".

La prima Marina Master 8000 è spinta da un motore diesel common rail Iveco C87 che controlla una pompa di dragaggio centrifuga Italdraghe PD 180 dotata di quattro lame rotanti del diametro di 565 mm, in grado di pompare sino a 100 m³ all'ora di materiali di dragaggio.

La draga da 13,70 metri, che è in grado di dragare fino ad una profondità di 8 metri, è altresì caratterizzata da due stabilizzatori incardinati verso l'esterno per assicurarne la stabilità nel corso delle operazioni di dragaggio, da un braccio di dragaggio incernierato orizzontalmente e da una fresa idraulica da 700 mm adatti a molte diverse condizioni e materie di dragaggio.

Tutte le caratteristiche della draga sono state progettate per consentirne la guida da parte di un equipaggio costituito da una sola persona dalla cabina di controllo montata al di sopra del braccio di dragaggio.

Aggiunge la Baulk: "Questa prima Marina Master 8000 è stata ordinata dalla Yacht Havens nel Regno Unito per lavorare inizialmente nella sua baia di Fambridge nell'Essex.

Tuttavia, nel corso del tempo, la draga verrà utilizzata in diversi dei molti porticcioli gestiti dalla Yacht Havens in tutto il Regno Unito".

La draga dovrebbe arrivare nel Regno Unito alla metà di marzo in tempo per i collaudi che avranno luogo il 19 e 20 marzo presso lo Yacht Havens di North Fambridge.

Dopo avere prelevato i sedimenti dal porticciolo di Fambridge, la draga viaggerà alla volta di Southampton dove sarà ormeggiata presso il pontile galleggiante in occasione della mostra Seawork 2013, che avrà luogo presso l'ABP Port di Southampton dal 25 al 27 giugno prossimo.

(da: maritimejournal.com, 18.02.2013)

STUDI E RICERCHE

MAERSK RESTA IN TESTA ALLA CLASSIFICA DELLE MIGLIORI PRESTAZIONI IN TERMINI DI AFFIDABILITÀ

Secondo il rapporto della SeaIntel sull'affidabilità degli orari dei vettori containerizzati, che riguarda l'intero 2012, la Maersk Line è stata la linea di navigazione che ha fatto registrare le migliori prestazioni, ma la Mediterranean Shipping Co è stata quella che si è migliorata di più.

L'analisi, basata su 10.000 arrivi mensili in oltre 200 porti lungo 32 direttrici di traffico, ha classificato la Maersk Line in testa con una percentuale del 91%,



seguita dalla Hamburg Süd e dalla APL, con un risultato medio dell'81%.

Nel rapporto si afferma che la MSC ha fatto registrare tranquillamente il maggiore miglioramento in termini di

affidabilità, incrementando il livello delle proprie prestazioni dell'11%.

Lars Jensen, amministratore delegato e socio della SeaIntel, ha dichiarato: "È molto importante notare che solamente un 2% di prestazioni separa la numero tre dalla numero otto in classifica; fondamentalmente, ciò significa che un gran numero di vettori presenta un livello di prestazioni sostanzialmente identico".

Inoltre, la SeaIntel afferma che l'integrità degli orari "varia in modo significativo lungo i singoli traffici", di modo che i caricatori dovrebbero guardare ai dati degli specifici traffici e non alla prestazione a livello globale.

Sostiene Jensen: "Se questo sviluppo dovesse persistere nel 2013, la differenza fra le prestazioni dei vettori continuerebbe a ridursi, il che sarebbe un vantaggio per i caricatori.

Tuttavia ciò, a lungo termine, potrebbe comportare qualche difficoltà per alcuni dei vettori, dal momento che l'affidabilità diventerebbe col tempo qualcosa di meno di un differenziatore".

Passando ad altre fonti, il rapporto della Drewry inerente al terzo trimestre 2012 sulle prestazioni degli arrivi in orario pubblicato l'8 febbraio scorso, trova che la Hanjin Shipping ha superato la Maersk quale importante vettore maggiormente affidabile.

Il vettore sud-coreano è stato classificato al settimo posto nel rapporto della SeaIntel relativo all'intera annata.

(da: lloydsloadinglist.com, 13.02.2013)

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