



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 29 Marzo 2013

PORTI

AMBURGO CI RIPENSA SULLE CHIATTE-NAVETTA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA K-LINE ALLA FINE SI AGGREGA AL CLUB DELLE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI " 5

SOSPESE LE TRATTATIVE PER LA FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E HAMBURG SÜD..... " 7

LA CINA GUARDA ALLA ROTTA DEL MARE DEL NORD " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

LA DB ACCETTA L'INSTALLAZIONE DELL'ETCS NEL CORRIDOIO
GENOVA-ROTTERDAM " 12

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL SCEGLIE DI NON PARTECIPARE ALLA GARA PER I PORTI FRANCESI " 14

LOGISTICA

LA DACHSER TRAGUARDA UN FATTURATO DA CINQUE MILIARDI..... " 16

LEGISLAZIONE

LA ENVI APPROVA LA CONTROVERSA IMPOSTA SUL RICICLAGGIO DELLE NAVI " 18

STUDI E RICERCHE

I PORTI CINESI MOSTRANO IL POTENZIALE " 20

TECNOLOGIA INFORMATICA

CONTSHIP ITALIA SCEGLIE LO SPARCS N4 " 22

IN CALENDARIO " 24

29 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

AMBURGO CI RIPENSA SULLE CHIATTE-NAVETTA

In relazione all'utilizzazione in ambito portuale delle chiatte-navetta, Rotterdam resta lo scalo pioniere.

Esso infatti dispone già di una chiatta-navetta con gru, il Mercurius, che assicura il trasporto di container fra i terminal, ovviando così all'esigenza di riposizionarli utilizzando i veicoli stradali.



L'idea originale, che era stata sviluppata per il porto di Amsterdam, è divenuta una realtà a Rotterdam nel 2008 e da allora ha generato un secondo battello.

Nel porto di Amburgo piani simili sono ad uno stadio avanzato, che dovrebbero alla fine risultare nel lancio del progetto PFB (Port Feeder Barge), la cui dettagliata progettazione è stata già completata.

Tuttavia, anche se è stato raggiunto un accordo preliminare fra tutti gli operatori terminalistici locali, si dice che la HHLA adesso ci stia ripensando, malgrado il suo supporto iniziale ed il suo andar ripetendo di essere impegnata nello sviluppo della logistica verde e di quella dei porticcioli.

I brevetti internazionali ed i diritti di progettazione appartengono alla PortFeederBarge GmbH il cui amministratore delegato Ulrich Malchow conferma l'interesse della propria società a partecipare alle operazioni locali ad Amburgo.

“Vorremo altresì concedere licenze per applicazioni in altre località” afferma Malchow.

L'idea del PFB si incentra su un battello del tipo chiatta autopropulsa da 168 TEU equipaggiata con una gru per contenitori da 40 tonnellate, da impiegarsi nei principali porti containerizzati in cui i box vengono distribuiti fra diversi terminal, producendo di conseguenza significative movimentazioni di traffici infra-portuali.

Il progetto è stato altresì ideato per quei porti che presentano una carenza di adeguate infrastrutture di movimentazione per le chiatte portacontainer fluviali.

“L'idea si adatta molto bene ai porti minori o a quei porti che presentano una profondità delle acque insufficiente e/o insufficienti infrastrutture per la lavorazione dei contenitori tali da accogliere le portacontainer di grandi dimensioni.

Di conseguenza, il PFB potrebbe servire direttamente le portacontainer quando sono all'ancora in rada ovvero quando utilizzano pontili d'attracco, compresi i casi di navetta fra il punto di ancoraggio e le banchine a riva in cui le navi a lungo raggio non possono ormeggiarsi” afferma il Prof. Malchow, insegnante di Scienze Applicate all'Università di Brema.

Egli sostiene che un porto di tal fatta non richiederebbe più la dotazione di una gru per container allo scopo di movimentare i contenitori.

Per molti porti situati nei paesi in via di sviluppo, pertanto, il PFB potrebbe rivelarsi un'opzione allettante dal momento che è più veloce e meno costosa da mettere in pratica, oltre ad essere molto più flessibile di una soluzione basata sulle banchine.

In termini di impiego in rada per servire le navi a lungo raggio, il Prof. Malchow ritiene che ciò potrebbe anche essere applicabile in porti come Hong Kong dove tali modalità operative sono già sostanzialmente utilizzate.

Altri importanti porti potrebbero prendere in considerazione l'ipotesi di utilizzare il PFB allo scopo di migliorare la logistica infra-portuale senza dover necessariamente realizzare costose nuove infrastrutture.

(da: portstrategy.com, 19.03.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

LA K-LINE ALLA FINE SI AGGREGA AL CLUB DELLE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI

Il gigante marittimo giapponese K-Line ha confermato che alla fine si aggregherà al club delle navi portacontainer ultra-grandi dopo avere sottoscritto una lettera d'intenti finalizzata alla costruzione di cinque navi da 14.000 TEU presso i cantieri navali Imabari.

Com'era stato in precedenza riportato dalla rivista *Lloyd's List*, l'iniziativa del vettore era già prevista da qualche tempo, dal momento che i suoi soci nell'alleanza cui partecipa, vale a dire Cosco Container Lines, Yang Ming Marine Transport e Hanjin Shipping, hanno tutti quanti iniziato ad impiegare oppure ordinare navi portacontainer giganti.



La K-Line, compagnia di navigazione in crisi di liquidità, con una proporzione fra passivo ed attivo del 72% alla fine del 2012, sta ancora rimuginando se acquisire in proprietà le navi o noleggiarle da una unità di leasing che firmerà il contratto formale di costruzione delle navi con i cantieri Imabari.

“Stiamo ancora discutendo i dettagli definitivi e ci aspettiamo di prendere presto una decisione.

Non escludiamo alcuna possibilità” ha dichiarato il dirigente delle strategie containerizzate della K-Line Yasushi Shigeno.

“Il nostro piano è quello di impiegare tutte le nostre grandi navi nel servizio correlato all'alleanza CKYH, possibilmente nell'ambito dei traffici Asia-Europa.

Discuteremo con la Yang Ming se dovremo avere un circuito congiunto, sebbene non si sia ancora deciso nulla al riguardo”.

La K-Line, che figura fra le prime 20 linee di navigazione containerizzate del mondo, sarà la sedicesima ad ordinare portacontainer ultra-grandi.

Tuttavia, l’ingresso tardivo nel club potrebbe in realtà apportare vantaggi al vettore, dato che potrà usufruire del crollo dei prezzi delle nuove costruzioni.

“Noi prevediamo che ciò comporterà un notevole miglioramento sia dell’efficienza, sia della competitività dei costi” afferma Shigeno.

“Possiamo fruire dei costi minori rispetto a quelli delle nostre navi da 8.000 TEU” che, ha aggiunto, al momento attuale rappresentano le navi più grandi della flotta della K-Line.

Tuttavia, come molti altri operatori, il vettore sostiene di non avere piani in atto finalizzati all’espansione della propria capacità marittima complessiva e che alcune navi panamax probabilmente saranno ritirate dalla propria flotta.

(da: lloydsloadinglist.com, 18.03.2013)

SOSPESE LE TRATTATIVE PER LA FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E HAMBURG SÜD

Le trattative inerenti alla fusione fra Hapag-Lloyd e Hamburg Süd hanno subito una battuta d'arresto in seguito al mancato raggiungimento di un accordo sulla struttura di un gruppo combinato.

Gli azionisti della Hapag-Lloyd hanno rilasciato un breve comunicato a tale riguardo la sera del 23 marzo scorso dopo i tre mesi di trattative fra le due linee di navigazione containerizzate tedesche che avrebbero potuto portare alla realizzazione del quarto maggior vettore a livello mondiale.

Tuttavia, non è chiaro se le trattative siano state totalmente interrotte o se potrebbero essere ancora riprese.



Non si ritiene che le differenti opinioni riguardino l'argomento della maggioranza di controllo; tuttavia, si pensa che la Hamburg Süd, la minore delle due compagnie in termini di capacità della flotta e che però non ha debiti, desideri avere la quota di maggioranza.

Si sa che tale richiesta è stata dichiarata accettabile dalla maggior parte della compagine sociale della Hapag-Lloyd.

Entrambe le linee di navigazione concordano sul fatto di poter trarre vantaggio dalla combinazione delle forze in un unico soggetto globale molto più grande dotato di una esaustiva rete di servizi.

Tuttavia, si ritiene che l'azionista della Hapag-Lloyd Michael Kühne, il quale controlla il 28% della linea di navigazione e che pubblicamente ha dichiarato di essere favorevole alla fusione, abbia espresso richieste inaccettabili da parte della famiglia Oetker che possiede la Hamburg Süd.

Le due linee di navigazione avevano formalmente dato il via



alle trattative poco prima di Natale.

In precedenza, esse avevano intavolato discussioni in ordine ad una fusione nel 1997, ma quei negoziati non erano giunti a buon fine perché nessuna delle due aveva accettato di essere il socio di minoranza.

Questa volta, ciò non sembrerebbe costituire un ostacolo insormontabile.

Peraltro, stando a fonti del settore attendibili, nelle ultime settimane le possibilità di un esito positivo sembrerebbero essere tramontate.

(da: lloydsloadinglist.com, 25.03.2013)

LA CINA GUARDA ALLA ROTTA DEL MARE DEL NORD

Ci si aspetta che le prime petroliere e portacontainer cinesi comincino ad utilizzare la più breve rotta del Mare del Nord alla volta dell'Europa entro la fine del 2013.

Le previsioni sui traffici elaborate dal Dipartimento dei Trasporti norvegese sostengono che qualcosa come il 15% dei traffici internazionali cinesi, in particolare per quanto attiene alle navi portacontainer, sarà movimentato attraverso la rotta del Mare del Nord alla volta dell'Europa entro il 2020.

"Norvegia e Russia stanno lavorando in stretta collaborazione al fine di far sì che le navi che si servono della rotta del Mare del Nord ottengano una completa protezione da parte delle guardie costiere e dei servizi di salvataggio aero-navali.



Anche i porti russi e norvegesi situati lungo la rotta, come Narvik, sono in fase di sviluppo allo scopo di movimentare quello che ci aspettiamo sia un aumento delle attività correlate ai traffici, specialmente da parte delle compagnie di navigazione

coreane e cinesi" afferma Bård Hoksrud, vice presidente della Commissione Trasporti e Comunicazioni dello Storting (il Parlamento norvegese).

Le stime del Dipartimento dei Trasporti si basano sugli ultimi dati scientifici relativi allo scioglimento della calotta polare e sull'accelerazione dell'apertura di nuove rotte marittime lungo la direttrice del Mare del Nord.

Oltre ai traffici tradizionali, ci si aspetta che la Cina e la Corea destinino altre navi su questa rotta al fine di trasportare materie prime di origine industriale quali i metalli grezzi dall'Europa all'Asia.

"Ci si aspetta che sia la Cina, sia la Corea diventino importanti operatori di miniere di ferro, nickel, rame ed uranio grezzi in Groenlandia nei prossimi anni.

L'offerta cinese di investire - per cominciare - 3 miliardi di euro in miniere di nuova apertura in Groenlandia entro il 2016 parla da sola.

“La rotta del Mare del Nord costituisce altresì una situazione che presenta vantaggi per tutti in relazione alle compagnie di navigazione europee ed asiatiche che cercano di ridurre i tempi di consegna ed i costi del carburante” afferma Hoksrud.

L'interesse della Cina per la rotta del Mare del Nord è divenuto evidente nel 2012 quando il rompighiaccio con 119 persone di equipaggio Xuelong (Drago della Neve) ha effettuato la prima spedizione polare cinese sulla rotta del Mare del Nord fino al Mare di Barents, fermandosi in Islanda prima di viaggiare alla volta dello Stretto di Bering via Polo Nord.

I dati raccolti nel corso della spedizione trimestrale, terminata a settembre del 2012, sono stati messi a disposizione dal Ministero del Trasporto Marittimo cinese.

“Queste informazioni marino-climatiche raccolte dalla Xuelong hanno indotto una grande eccitazione fra le compagnie di navigazione in Cina.

Questa rotta più breve non soltanto farà risparmiare tempo e denaro nelle tratte dirette in Europa, ma – ed è significativo – anche per quelle alla volta del Nordamerica.

“La distanza da Shanghai ad Amburgo è di 5.200 km più corta attraverso la rotta del Mare del Nord rispetto a quella via Canale di Suez.

I risparmi potrebbero essere notevoli” ha sostenuto Huigeng Yang, direttore dell'Istituto Ricerche Polari cinese, in occasione di un summit sull'Artico svoltosi ad Oslo a metà marzo.

Secondo le cifre fornite dal Dipartimento dei Trasporti, il 15% dei traffici cinesi equivarrebbe a merci per un valore di circa 526 miliardi di euro.

“A prescindere da come sarà gestita la rotta del Mare del Nord, è certo che al riguardo ci sarà una domanda.

Stiamo di parlando di numeri enormi” afferma Trygve Seglem, amministratore delegato del gruppo di trasporto marittimo norvegese Knutsen OAS con sede a Haugesund.

La rotta del Mare del Nord viene diretta dalla Russia, in collaborazione con la Norvegia, dai suoi uffici amministrativi di Murmansk.

Tutte le navi che effettuano operazioni sulla rotta devono preventivamente richiedere la licenza che riconosca la classe rompighiaccio delle navi stesse, così come i permessi relativi alla sicurezza delle navi ed alla salute dell'equipaggio, affinché sia loro consentito di viaggiare sulla rotta stessa.

Secondo il Dipartimento dei Trasporti, nel 2012 sono salpate lungo la Rotta del Mare del Nord 46 navi, rispetto alle 34 del 2011 ed alle appena 4 del 2010.

I carichi complessivamente trasportati sulla Rotta del Mare del Nord ammontavano a 1,27 milioni di tonnellate.

Si è trattato di un incremento del 53% rispetto al 2011 quando sono state spedite su quella rotta 820.789 tonnellate.

(da: lloydsloadinglist.com, 25.03.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA DB ACCETTA L'INSTALLAZIONE DELL'ETCS NEL CORRIDOIO GENOVA-ROTTERDAM

La Deutsche Bahn ha confermato l'8 marzo scorso che l'introduzione dell'ERTMS (European Rail Traffic Management System, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) nella sezione Emmerich-Basilea del Corridoio A Genova-Rotterdam dovrebbe essere completata entro la fine del 2018.

Ai sensi della strategia sul suo impiego delineata dalla Commissione Europea



nel 2008, entro il 2015 dovrebbero essere equipaggiati con l'ERTMS sei corridoi prioritari.

Tuttavia, sin dal 2011 il Ministero Federale dei Trasporti tedesco sostiene che la dotazione dello STMS ad un gran numero di locomotive, consentendo loro di

funzionare con sistemi di controllo dei treni più datati, sarebbe meno costoso di una sostituzione affrettata degli equipaggiamenti attuali nelle sezioni tedesche dei Corridoi A, B (Stoccolma-Napoli), E (Dresda-Budapest) ed F (Aquisgrana-Varsavia).

I dirigenti delle infrastrutture della DB Netz hanno ora raggiunto un accordo con il Ministero in ordine ad un programma di implementazione allo scopo di installare l'ETCS (European Train Control System, il sistema europeo di controllo dei convogli ferroviari) in due direttrici parallele che fanno parte del Corridoio A Genova-Rotterdam.

"Stiamo creando le condizioni per un sostanziale miglioramento dei traffici transfrontalieri" ha dichiarato l'amministratore delegato della DB Netz Oliver Kraft.

Tuttavia, Kraft avverte che "la messa in opera tempestiva" dipende ancora dal raggiungimento di "un accordo finanziario fra la DB ed il governo federale, che potrebbe essere integrato da fondi dell'Unione Europea".

Lo scenario di attuazione sviluppato dalla DB Netz e dal Ministero prevede un misto di ETCS Livello 2 ed ETCS Livello 1 a Supervisione Limitata, attualmente in fase di collaudo ad est di Berlino ed in corso di installazione anche in Svizzera.

Entrambe le versioni conterrebbero attività interoperabili in linea con la Direttiva 2008/57/EU dell'Unione Europea.

Il Livello 1 a Supervisione Limitata consentirebbe operazioni sino a 160 km/h e sarà installato sulle linee attualmente equipaggiate con il PZD ATP intermittente.

Poiché il Livello 1 viene sovrapposto alle segnalazioni esistenti, ciò non richiederebbe alcuna modifica ai collegamenti.

Le linee che adesso sono equipaggiate con l'LZD per operazioni a velocità superiori ai 160 km/h dovrebbero essere equipaggiate con l'ETCS Livello 2 a Supervisione Completa.

Ciò dipende dalla fornitura di collegamenti GSM-R ed elettronici in grado di interfacciarsi con i Centri Radio di Blocco.

(da: railwaygazette.com, 20.03.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL SCEGLIE DI NON PARTECIPARE ALLA GARA PER I PORTI FRANCESI

Eurotunnel, il gruppo che effettua operazioni di trasporto merci ferroviario e di traghetto attraverso la Manica, ha deciso di non partecipare alla gara per i porti francesi di Calais e Boulogne.

Le concessioni cinquantennali relative a Calais e Boulogne sono in corso di rinnovo da parte del governo regionale di Nord-Pas de Calais ed a gennaio la GETSA (Groupe Eurotunnel SA) aveva dichiarato che avrebbe preso in considerazione la partecipazione alla gara contro l'attuale gestore ed operatore, la CCI de la Côte d'Opale.

La data di scadenza fissata per la presentazione delle offerte era la fine del mese di marzo, ma la GETSA ha rivelato nel corso del weekend conclusosi il 24 marzo che non avrebbe



partecipato alla gara, lasciando il campo libero alla CCI, che a questo punto parrebbe essere l'unica partecipante.

Può darsi che la GETSA abbia deciso che l'iniziativa potesse rappresentare un passo troppo lungo per la propria gamba.

Potrebbe anche essere che, rinunciando alla gara, essa spera di acquisire un po' di ascendente a favore della propria compagnia di traghetti, la MyFerryLink, per la quale è in vista una politica di nuovo corso.

Il rilevamento dei traghetti e del personale in precedenza in carico alla SeaFrance (impiegato indirettamente attraverso una cooperativa di lavoratori)

era stato autorizzato dall'autorità francese per la concorrenza nello scorso novembre e pochi giorni dopo nel Regno Unito l'OFT (Ufficio per il Commercio Leale) aveva comunicato l'accordo alla Commissione per la Concorrenza.

Quest'ultima aveva quindi rilasciato le proprie "conclusioni preliminari" che confermavano le riserve espresse dall'OFT ed aveva provvisoriamente deliberato avverso l'acquisizione della proprietà della MyFerryLink da parte della GETSA.

La GETSA si è opposta alle conclusioni della Commissione per la Concorrenza e le ha contestate.

Tuttavia, a meno che la decisione definitiva della Commissione – attesa per aprile – non sia in qualche modo diversa, le cose saranno ad un punto morto.

Affinché la MyFerryLink possa continuare ad esistere con la sua attuale struttura societaria, occorre che le autorità per la concorrenza sia francese che britannica la approvino.

La GETSA potrebbe comunque portare la questione dinanzi alla direzione per la concorrenza dell'Unione Europea a Bruxelles affinché essa decida nella sua qualità di massima autorità in materia.

Ed è questo il percorso che sembra più probabile almeno per un po' di tempo.

(da: worldcargonews.com, 25.03.2013)

LOGISTICA

LA DACHSER TRAGUARDA UN FATTURATO DA CINQUE MILIARDI

L'operatore logistico Dachser ha chiuso l'annata finanziaria 2012 con nuovi picchi da record in termini di entrate complessive e dimensioni numeriche del personale.

Malgrado un rallentamento della crescita delle entrate pari al 3,7%, la Dachser ha fissato un nuovo obiettivo iniziale per il 2013 in seguito alle acquisizioni dei fornitori di logistica spagnoli Azkar e Transunion e punta a superare la soglia dei 5 miliardi di euro per la prima volta.

Nel 2012, la Dachser ha incrementato le entrate del gruppo sino a 4,41 miliardi di euro, che rappresentano un aumento del 3,7% rispetto al 2011.



I suoi 49,8 milioni di consegne per un peso complessivo di 37,5 milioni di tonnellate rappresentano un incremento dell'1% circa rispetto all'anno precedente.

Il numero delle filiali in tutto il mondo è salito fino a 347 e, alla fine dell'anno, la Dachser impiegava 21.650 dipendenti a livello globale.

L'amministratore delegato Bernhard Simon dichiara: "Molti dei nostri clienti hanno sperimentato il 2012 come un'annata estremamente instabile dal punto di vista economico.

Il rallentamento economico in Europa nella seconda metà dell'anno è stato esacerbato dall'indebolimento delle rotte di trasporto merci per via aerea da e per l'Asia.

Pur nel contesto di questo sfondo, siamo riusciti a consolidare la crescita organica degli anni precedenti e abbiamo mantenuto la nostra stabile posizione nel mercato.

Quale impresa a conduzione familiare che preferisce un approccio a lungo termine per la pianificazione, abbiamo adottato un approccio anticiclico nel 2012 ed abbiamo incrementato il nostro investimento di capitale nell'ordine del 10% circa".

Il maggiore campo di gioco della Dachser, cioè la logistica europea, ha contribuito alle entrate con 2,66 miliardi di euro, pari all'1,4%.

La logistica dei generi alimentari ha aumentato i propri introiti del 13,2% sino a 573 milioni di euro, mentre quella relativa al trasporto aero-marittimo ha generato 1,3 miliardi di euro con un aumento del 7,4%, avendo aggiunto la Malaysia ed il Vietnam alla propria rete.

Simon ha dichiarato che la Dachser ha programmato di continuare ad investire in modo notevole quest'anno nell'espansione della propria rete europea ed intercontinentale.

Aggiunge Simon: "L'integrazione della Azkar e della Transunion sta facendo rapidi progressi.

Le motivazioni del personale locale a diventare parte proficua della Dachser sono estremamente grandi.

Di conseguenza, abbiamo dato il calcio d'inizio alla partita del nuovo anno con una salutare nuova sensazione di dinamismo ed entusiasmo".

(da: lloydsloadinglist.com, 21.03.2013)

LEGISLAZIONE

LA ENVI APPROVA LA CONTROVERSA IMPOSTA SUL RICICLAGGIO DELLE NAVI

La ENVI (Commissione sull'Ambiente del Parlamento Europeo) il 26 marzo ha votato a favore della bozza di relazione del parlamentare europeo Carl Schlyter in ordine alla proposta di regolamentazione del riciclaggio delle navi.

I membri del Parlamento hanno approvato il controverso emendamento di compromesso che introduce un'imposta basata sul tonnellaggio di 0,05 euro per tonnellata lorda, da applicarsi su tutte le navi che fanno scalo presso i porti dell'Unione Europea, a prescindere dalla bandiera che battono.

Questa proposta incrementerebbe notevolmente il costo degli scali presso i porti europei, con la conseguenza di un dirottamento verso porti non dell'Unione Europea, di una distorsione dei modelli di scalo e del ritorno a modalità basate a terra.

“Il risultato della votazione non rappresenta una sorpresa” dichiara il segretario generale dell'ESPO Patrick Verhoeven, “dal momento che i nostri sforzi per rendere consapevoli i membri del Parlamento delle gravi implicazioni dell'imposta sono andati a sbattere contro un muro, anche nel confronto con quei membri della ENVI che hanno familiarità con la natura competitiva del nostro settore.



Adesso, intraprenderemo le nostre azioni di lobby al fine di convincere gli altri membri del Parlamento e gli Stati membri a respingere questa dannosa proposta”.

Il Parlamento voterà in ordine alla relazione in seduta plenaria l'11 giugno prossimo.

La proposta del relatore dell'ENVI di ottenere un mandato ad intavolare trattative dirette con il Consiglio in vista del raggiungimento di un primo accordo interpretativo è stata respinta.

Ciò significa in pratica che l'attuale relazione della ENVI, così com'è stata votata il 26 marzo, sarà in prima battuta sottoposta a votazione in occasione della seduta plenaria del Parlamento.

L'esito di tale votazione costituirà poi la base per ulteriori trattative con il Consiglio.

Finora, gli Stati membri hanno cercato di far sì che la proposta di regolamentazione fosse maggiormente in linea con la HKC (Convenzione di Hong Kong) del 2009, che, unitamente alle direttive sull'implementazione, costituisce una struttura globale finalizzata a migliorare le condizioni da applicare alle operazioni di riciclaggio mediante l'imposizione di obblighi rilevanti sia sugli armatori che sulle infrastrutture di riciclaggio.

(da: espo.be, 26.03.2013)

STUDI E RICERCHE

I PORTI CINESI MOSTRANO IL POTENZIALE

Secondo il "Rapporto sullo sviluppo dei porti mondiali 2012" del SISI (Shanghai International Shipping Institute), la rapida crescita dei risultati ha spinto i porti cinesi in cima alla classifica mondiale in termini di potenziale sviluppo.

Il rapporto ha inoltre rivelato come i risultati dei porti cinesi siano stati stabili, con un tasso di crescita dal 3% circa al 10% e come essi abbiano risentito del peggioramento dello scenario economico, della crescita del trasporto marittimo internazionale e della diminuzione dei volumi di traffico.

Peraltro, poiché l'economia, i traffici ed i centri dello shipping mondiali si stanno spostando verso est, alcuni porti di dimensioni medio-piccole hanno fatto registrare una crescita a doppia cifra (oltre il 20% in alcuni casi).

PORTI CONTAINERIZZATI 2012 CON IL MAGGIORE POTENZIALE

Classifica	Porto	Paese	Punteggio
1	Dalian	Cina	60,88
2	Yingkou	Cina	59,01
3	Quingdao	Cina	55,82
4	Tianjin	Cina	49,75
5	Durban	Sudafrica	48,65
6	Long Beach	USA	46,45
7	Santos	Brasile	45,74
8	Lirquen	Cile	45,56
9	Balboa	Panama	45,32
10	Quanzhou	Ciina	43,52

Fonte: SISI (Shanghai International Shipping Institute)

Di conseguenza, i porti cinesi, fra cui Hong Kong, hanno raggiunto cinque posizioni nella classifica dei primi 10 porti containerizzati mondiali dal maggiore potenziale elaborata dal SISI, nove posizioni fra i primi 20 porti containerizzati del mondo e 13 posizioni fra i primi 20 porti mondiali in termini di risultati inerenti alle merci.

Il rapporto afferma che è probabile che i porti europei possano assistere ad un ritorno della stabilità, con una crescita limitata inferiore al 3%, mentre i porti americani ed africani potrebbero assistere ad una qualche crescita dei risultati in seguito alla lenta ripresa dei volumi di traffico internazionali e ad una maggiore capacità di movimentazione dei carichi.

(da: portstrategy.com, 20.03.2013)

TECNOLOGIA INFORMATICA

CONTSHIP ITALIA SCEGLIE LO SPARCS N4

La Navis ha annunciato un significativo progetto finalizzato ad implementare lo SPARCS N4 presso cinque terminal le cui operazioni vengono effettuate dalla Contship Italia S.P.A., società che appartiene al gruppo Eurogate.

I terminal sono il Cagliari International Container Terminal, il La Spezia Container Terminal, il Terminal Container Ravenna, lo Eurogate Tangier ed il Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro.

Complessivamente, lo scorso anno essi hanno lavorato oltre 5 milioni di TEU.



“In seguito alla lunga e riuscita collaborazione con la Navis sin dal 1998, il gruppo Contship Italia ha deciso di indirizzarsi sullo SPARCS N4” afferma Marco Simonetti, Vice Presidente Terminal Marittimi di Contship Italia.

“Questo partenariato ha consentito ai nostri terminal di migliorarsi continuamente e di far fronte alle sfide correlate al nuovo tonnellaggio gigante.

Con le competenze della nostra gente ed il supporto professionale della Data and System Planning, con lo SPARCS N4 saremo in grado di raggiungere i traguardi più difficili in relazione all'utilizzazione del piazzale, all'ottimizzazione delle risorse ed al controllo delle procedure”.

Dapprincipio, diversi clienti della Navis erano stati riluttanti ad adottare lo SPARCS N4, ma ora la Navis ha il suo da fare per gestire il carico di lavoro.

Le migrazioni non sono progetti semplici, e la Contship vorrebbe completare le suddette cinque infrastrutture entro il 2016.

I partner nell'implementazione, afferma l'amministratore delegato della Navis Bill Walsh, "saranno essenziali nell'aiutarci a consegnare lo stesso livello di servizio e supporto che assicuriamo ai clienti sul posto".

Le cinque implementazioni saranno dirette dalla DSP (Data and System Planning), ditta con sede in Svizzera, che è socia operativa della Navis dal 2007 e ha una notevole esperienza nell'adeguare i terminali allo SPARCS N4 così come nell'implementazione dei moduli avanzati della Navis quali il Prime Route, l'Expert Decking e l'Autostow.

La DSP è anche ben nota al gruppo Contship, dal momento che il direttore generale della società svizzera Marco Fehmer in precedenza aveva svolto il ruolo di direttore informatico presso lo Eurogate Tangier e di dirigente dei sistemi operativi presso il CICT Cagliari.

La DSP provvederà a sostituire lo SPARCS 3.7 in alcune applicazioni interne e, presso lo MCT Gioia Tauro, il Cosmos TOS con lo SPARCS N4.

Essa assicurerà inoltre un addestramento completo, la configurazione, la migrazione, la gestione del progetto, l'assistenza dal vivo ed altri servizi a valore aggiunto.

"Noi ci consideriamo una vera e propria estensione della squadra di servizi esperti della Navis e approcciamo i progetti di implementazione come se lavorassimo presso il terminal stesso" dichiara Fehmer.

"Il nostro esauriente addestramento con la Navis ci ha consentito di completare le implementazioni dello SPARCS N4 in tempo e nei confini del budget.

Guardiamo avanti per lavorare assieme alla Contship Italia".

(da: worldcargonews.com, 18.03.2013)

IN CALENDARIO

- **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