



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

ANNO XXXI
Numero del 15 Giugno 2013

NOTIZIE C.I.S.CO.

RINA SERVICES ED IL REGISTRO NAVALE RUSSO UNISCONO LE FORZE Pag. 3

PORTI

IL NUOVO TERMINAL DI FELIXSTOW RADDOPPIA LA CAPACITÀ DI TRASPORTO MERCI
FERROVIARIO " 5

TRASPORTO MARITTIMO

INAUGURATA A MARSIGLIA LA CMA CGM JULES VERNE " 7

OPERAZIONI CON I TRAGHETTI VIETATE AD EUROTUNNEL " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

VALORE RECORD NEL 2012 PER IL MERCATO DEI CARRI MERCI FERROVIARI " 11

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL LANCIA L'ETICA " 13

LOGISTICA

IMPORTANTE SOCIETÀ DI LOGISTICA SI ESPANDE IN EUROPA " 15

LEGISLAZIONE

KALLAS REAGISCE ALLE CRITICHE SULLA POLITICA PORTUALE EUROPEA " 17

NTV ACCUSA FS DI PRATICHE ANTICONCORRENZIALI " 20

STUDI E RICERCHE

NUOVO RAPPORTO IDENTIFICA I MAGGIORI HUB LOGISTICI EUROPEI " 22

IN CALENDARIO " 24

15 Giugno 2013

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

NOTIZIE C.I.S.C.O.

RINA SERVICES ED IL REGISTRO NAVALE RUSSO UNISCONO LE FORZE

RINA Services, società di classificazione del Gruppo RINA, ed lo RS (Registro Navale Russo) hanno raggiunto un accordo per collaborare su progetti specifici in cui entrambe le società abbiano punti di forza complementari.

Inizialmente la collaborazione si concentrerà sugli yacht e le navi della classe ghiaccio, settori in cui i due enti hanno specifici punti di forza e competenze.

Il RINA utilizzerà la propria competenza in materia di yacht, battelli da diporto



e navi passeggeri al fine di aiutare lo RS ad approvare specifici progetti relativi a yacht e navi passeggeri che possano operare nelle acque russe o che battano bandiera russa, mentre lo RS aiuterà il

RINA a soddisfare le esigenze di alcuni suoi clienti per la navigazione artica e le operazioni al largo, specialmente riguardo alle navi di classe ghiaccio ed alla preparazione all'inverno.

Le società, in caso di implementazione costante e positiva del programma, prenderanno in considerazione un ulteriore sviluppo delle regole e dei relativi software e strumenti di addestramento in questi o in altri campi di interesse con reciproco vantaggio.

Ugo Salerno, amministratore delegato del Gruppo RINA, ha dichiarato al riguardo: "Ho accolto con favore questa iniziativa perché ritengo che essa rafforzerà la collaborazione a lungo termine fra le nostre società.



La collaborazione in aree specifiche in cui ciascuno di noi dispone di competenze particolari ci aiuterà a realizzare una piattaforma per situazioni di reciproco vantaggio nel settore marittimo ed in altri ancora.

Entrambe le società stanno crescendo nelle attività di certificazione e verifica in tutta una gamma di settori industriali e, lavorando assieme, siamo in grado di soddisfare le esigenze dei nostri clienti in modo più efficace".

Mikhail Ayvazov, amministratore delegato del Registro Navale Russo, afferma: "Lo RS è felice di perseguire lo sviluppo della collaborazione bilaterale con il RINA in ordine a questioni che ci danno ottime opportunità di comune progresso.

Sia lo RS che il RINA sono abbastanza paragonabili quanto a dimensioni e dispongono di competenze complementari in aree a portata di mano.

Questo approccio, fondato sui principi della collaborazione leale ed equilibrata, apre ottime prospettive alla nostre società al fine di accrescere il livello delle nostre competenze in nuove e promettenti aree, nelle quali esiste una domanda da parte dei nostri clienti di servizi affidabili ed in cui RS e RINA sono impegnate ad espandere la propria presenza".

(da: shipmanagementinternational.com, 05.06.2013)

PORTI

IL NUOVO TERMINAL DI FELIXSTOW RADDOPPIA LA CAPACITÀ DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO

Il porto di Felixstowe ha inaugurato ufficialmente il 6 giugno scorso un nuovo terminal che raddoppia la capacità ferroviaria presso il maggiore porto containerizzato britannico.

Il nuovo North Rail Terminal è stato inaugurato nel corso di una cerimonia cui ha preso parte Sua Altezza Reale il Duca di York, autorità locali e clienti del porto.

Clemence Cheng, amministratore delegato della Hutchison Ports (UK), proprietaria del porto di Felixstowe, ha dichiarato: "La ferrovia sta diventando la modalità preferita da un numero sempre maggiore di linee di navigazione, spedizionieri e caricatori per movimentare le proprie merci da e per i porti.



Essa assicura vantaggi dal punto di vista dei costi, dell'ambiente e dell'affidabilità a molti clienti ed il porto di Felixstowe offre più servizi ferroviari e più destinazioni più spesso di ogni altro porto britannico.

Sono anche felice di annunciare oggi che le operazioni del 60° servizio ferroviario giornaliero a Felixstowe saranno effettuate dalla Freightliner.

Il nuovo North Rail Terminal incrementerà ancora di più la nostra capacità ferroviaria.

Consentendoci di effettuare treni più lunghi, ed inoltre di farne partire di più, esso consentirà agli utenti del porto di migliorare l'efficienza delle loro filiere distributive ed allo stesso tempo di ridurre i loro costi".

Parlando in occasione della cerimonia di inaugurazione, il Duca di York ha dichiarato: "È davvero incoraggiante essere venuti qui oggi ed aver visto come

Felixstowe sta affrontando la sfida di consegnare merci e servizi agli esportatori ed importatori britannici al massimo livello, ed io vorrei non soltanto congratularmi con voi per quanto fatto sinora, ma anche incoraggiarvi a continuare nell'ottimo lavoro ed a realizzare gli investimenti richiesti al Regno Unito".

Stephen Hammond, sottosegretario di stato del Dipartimento dei Trasporti, ha affermato: "Felixstowe è da lungo tempo in prima linea quanto all'impegno finalizzato a promuovere l'uso della ferrovia per il trasporto di merci containerizzate e ridurre così la congestione e l'impatto ambientale dei veicoli pesanti.

L'investimento in questo terminal sarà altresì complementare a quello della Network Rail nella Rete Strategica di Trasporto Merci, che è supportata dal Dipartimento dei Trasporti".

L'investimento da 40 milioni di sterline nel nuovo terminal ferroviario fa parte di un programma finalizzato ad incrementare la capacità presso il Porto di Felixstowe che include i nuovi Ormeggi 8 e 9, inaugurati a novembre del 2011.

Il nuovo terminal ferroviario, cofinanziato dal programma TEN-T (Rete Trans-Europea di Trasporto) dell'Unione Europea, consente al porto di accogliere convogli ferroviari lunghi fino a 35 carri.

Per il terminal sono stati approntati 10 km di nuovi binari che assicurano nove binari aggiuntivi, per un totale di 20 binari nel porto – più di quelli della stazione di King's Cross; esso è l'unico terminal intermodale del Regno Unito a disporre di un ponte trasbordatore.

(da: lloydsloadinglist.com, 07.06.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

INAUGURATA A MARSIGLIA LA CMA CGM JULES VERNE

La *CMA CGM Jules Verne*, che è la nave portacontainer più grande del mondo (16.000 TEU), battente bandiera francese, è stata ufficialmente inaugurata il 4 giugno dal Presidente francese François Hollande a Marsiglia.

Arrivata a Marsiglia il 3 giugno per uno scalo eccezionale, la *CMA CGM Jules Verne* è stata accolta festosamente da migliaia di abitanti della città ed impiegati della sede centrale della CMA CGM.

L'inaugurazione della nave ha rappresentato la celebrazione appropriata del 35° anniversario del Gruppo fondato a Marsiglia da Jacques R. Saadé nel 1978.



Dopo la *CMA CGM Marco Polo* e la *CMA CGM Alexander Von Humboldt*, la *CMA CGM Jules Verne* è la terza nave da 16.000 TEU ad essere stata consegnata al Gruppo CMA CGM.

Con la sua lunghezza di 396 metri e la sua larghezza di 54 metri, questo vero e proprio gigante dei mari simboleggia la forza del principale gruppo francese nonché terzo gruppo di trasporto marittimo di container al mondo.

In linea con la politica di sviluppo sostenibile del gruppo, la *CMA CGM Jules Verne* è equipaggiata con tutte le ultime tecnologie per la salvaguardia dell'ambiente.

La *CMA CGM Jules Verne* viene impiegata nel FAL 1 (linea Francia-Asia), la maggiore rotta mondiale di trasporto marittimo che collega l'Asia al Nord Europa.

La linea offre un servizio settimanale con alcuni dei più veloci tempi di viaggio sul mercato.

Dal 5 giugno, la *CMA CGM Jules Verne*, dopo aver già fatto scalo a Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Yantian, Port Kelang, Suez e Malta, ha continuato la sua rotazione verso i porti di Tangerang,

Southampton, Amburgo, Bremerhaven, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre, Malta, Suez, Khor Al Fakkan, Jebel Ali e Port Kelang prima di terminare il proprio viaggio a Ningbo.

Con oltre 400 navi, che comprendono le tre portacontainer più grandi del mondo, il Gruppo CMA CGM ed i suoi 18.000 dipendenti è il partner preferito dalle imprese francesi che esportano il "Made in France" in tutto il mondo.

(da: worldmaritimenews.com, 05.06.2013)

OPERAZIONI CON I TRAGHETTI VIETATE AD EUROTUNNEL

La CC (Commissione per la Concorrenza del Regno Unito) il 6 giugno scorso ha emesso una sentenza ai sensi della quale si proibisce ad Eurotunnel di impegnarsi in attività di attraversamento della Manica con traghetti.

L'operatore ha dichiarato che si sarebbe appellato.

Eurotunnel ha descritto la decisione della CC come "incomprensibile", "gravemente sproporzionata" e "non fondata su alcun fatto concreto", aggiungendo di non essere stata a conoscenza della decisione del Tribunale del Commercio di Parigi che assoggettava la vendita dei beni della SeaFrance al requisito di non rivenderli per un periodo di cinque anni, nonché che essa è in contraddizione con la decisione dell'Autorità per la Concorrenza francese.

Nel suo rapporto definitivo, la CC ha concluso che, a causa dell'aggiunta di servizi di traghettamento alle sue attuali attività del Tunnel della Manica, Eurotunnel incrementerebbe la propria quota di mercato di oltre la metà ed i prezzi aumenterebbero.

Ciò conferma, a detta dell'ente regolatore, le conclusioni provvisorie della CC che erano state pubblicate a febbraio.

Dichiara il regolatore: "Prima che il divieto entri in vigore a Dover, ad Eurotunnel sarà concesso un periodo di tempo limitato (sei mesi) per vendere i suoi due traghetti più grandi ad uno o più acquirenti approvati dalla CC quale strumento per risolvere il problema di concorrenza rinvenuto dalla CC.

Ciò farà sì che tutti i servizi di traghettamento sulla tratta Dover-Calais vengano effettuati da società che siano indipendenti dal collegamento ferroviario concorrente".

Il presidente della commissione d'inchiesta sul caso Eurotunnel/SeaFrance, nonché vicepresidente della CC, Alasdair Smith afferma al riguardo: "Non può essere un bene per la concorrenza il fatto che Eurotunnel, che già detiene una quota di mercato di oltre il 40%, faccia il proprio ingresso nell'attività di traghettamento, in particolare perché lo ha fatto allo scopo di impedire ad un concorrente di acquisire i traghetti.

I clienti ci perderebbero se Eurotunnel incrementasse ancora ulteriormente la propria quota e fosse così messa in grado di aumentare i prezzi relativi ai servizi nel tunnel".

Eurotunnel aveva acquisito tre traghetti ed altri beni dalla fallita società SeaFrance – appartenente alla SNCF – a giugno dell’anno scorso, costituendo la propria branca di servizi di traghettamento, la MyFerryLink, ed aveva inaugurato un servizio Dover-Calais alla fine di agosto.

Le navi sono gestite da una cooperativa di ex lavoratori della disciolta SeaFrance.

Il presidente ed amministratore delegato del Gruppo Eurotunnel Jacques Gounon ha dichiarato che la decisione della CC “ridurrà la scelta di servizi di attraversamento dello Stretto di Dover a detrimento del consumatore.

Ciò inevitabilmente condurrà ad un incremento del prezzo di attraversamento”.

Alla domanda inerente al “conflitto” inerente



alla questione fra la CC e la sua controparte francese, che aveva dato il via libera all’acquisizione dei beni della SeaFrance da parte di Eurotunnel, un portavoce della Commissione britannica ha risposto: “Avevamo già preso in precedenza decisioni diverse rispetto a quelle di altre autorità, fra cui una ai sensi della quale noi avevamo autorizzato una fusione mentre l’autorità francese aveva ordinato una vendita.

Si deve rispettare il diritto reciproco di pervenire ad un’opinione diversa.

Ciò non ci impedisce di intraprendere iniziative in relazione al mercato del Regno Unito”.

L’appello di Eurotunnel sarà presentato al Tribunale di Appello sulla Concorrenza del Regno Unito e non all’Unione Europea, la quale non ha preso in esame la fusione in questione.

(da: lloydsloadinglist.com, 06.06.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

VALORE RECORD NEL 2012 PER IL MERCATO DEI CARRI MERCI FERROVIARI

Nel suo ultimo studio "Carri merci ferroviari – Sviluppi del mercato globale" la ditta tedesca di consulenze SCI Verkehr prevede che tutte le aree del mercato sperimenteranno una crescita costante delle vendite di carri merci ferroviari nei prossimi cinque anni dopo che le vendite avevano raggiunto un record di 12 miliardi di euro nel 2012.

Gran parte dell'attuale livello da record della crescita complessiva deriva dai due anni di approvvigionamento assai elevato in Russia, che è il più grande mercato mondiale dei carri merci.

Tuttavia, il tasso di crescita relativo alla Russia sta per diminuire del 14%



annuo dopo che è stato accertato che tali approvvigionamenti sono più che bastevoli ai fini della domanda a lungo termine, il che significa come sia improbabile che l'espansione

complessiva del mercato rispecchi nel prossimo futuro le cifre del 2011-2012.

Ci si aspetta che la crescita continui nel mercato del servizio di assistenza post-vendita, il cui valore attuale è dell'ordine di 9 miliardi di euro all'anno, a causa degli incrementi delle dimensioni complessive dei parchi-carri.

Malgrado l'imminente contrazione della crescita in Russia, il mercato continuerà a crescere sensibilmente nelle altre regioni.

Si prevede che le ferrovie asiatiche incrementino le ordinazioni di nuovi carri merci dell'8% all'anno sino al 2017, mentre anche i relativamente piccoli mercati del Medio-Oriente e dell'Africa si accingono a crescere del 14% da un anno all'altro.

Malgrado le difficili circostanze economiche in Europa che implicano che le dimensioni del suo mercato restino a livelli storicamente bassi, il ritiro dei carri giunti a scadenza sta spingendo una crescita di poco meno del 3% all'anno.

Ed in Nord America, dove la SCI Verkehr ravvisa un "boom della domanda", la stessa attività induce una stabile crescita del 3% all'anno.

A causa della domanda di materie prime, i carri aperti sono il tipo più importante di carro merci, nonostante il fatto che il declino del mercato russo abbia comportato il crollo della domanda.

L'incremento della containerizzazione sta inducendo vendite di carri a pianale, mentre la domanda in aumento di prodotti petroliferi andrà ad incrementare le esigenze di carri cisterna, in particolare in Nord America.

Al momento attuale, il 45% dei carri merci di tutto il mondo appartiene alle ferrovie di maggiori dimensioni rispetto al 55% nel 2010, il che riflette la crescita delle piccole società private.

Lo studio ha inoltre trovato che la crescita dei produttori cinesi ha comportato una lieve variazione nel comportamento dei produttori di carri adibiti al trasporto merci che tradizionalmente riforniscono un solo continente ovvero si procurano le loro maggiori ordinazioni all'interno del proprio mercato nazionale.

I produttori della Cina effettuano un numero sempre maggiore di consegne in Africa e Sud America e più di recente in Australia e nella regione asiatica della CSI.

Essi stanno altresì facendo i primi passi di prova nel mercato europeo.

(da: railjournal.com, 07.06.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL LANCIA L'ETICA

Dopo avere introdotto diverse misure in precedenza (il Libero Accesso, gli TSI – Standard Europei di Interoperabilità), l'Eurotunnel sta per lanciare l'ETICA, (Incentivi di Eurotunnel per le aggiunte di capacità) un sistema di supporto finanziario destinato agli operatori ferroviari che danno il via a nuovi servizi intermodali di trasporto merci ferroviario attraverso il tunnel della Manica.

“Le difficoltà correlate all'apertura di nuovi servizi attraverso il Tunnel della Manica non sono dovute, contrariamente a quanto dicono alcuni, al livello degli oneri di accesso, che sono assai concorrenziali, ma ai costi di avvio del marketing e del servizio ed ai controlli a Fréthun” dichiara Eurotunnel.



Questa dichiarazione rappresenta un duro colpo inferto al rapporto della Camera dei Lord britannica che individua gli oneri di accesso quale principale ragione dei motivi per cui le attività ferroviarie intermodali conseguono prestazioni così scarse.

Il meccanismo dell'ETICA, che sarà a disposizione di tutti gli operatori ferroviari, assicurerà un supporto finanziario straordinario – per un anno - agli investimenti di avvio delle attività.

Lo strumento dell'ETICA, che sarà completamente finanziato da Eurotunnel, senza alcun sussidio pubblico, si basa sul sistema di sostegno Marco Polo, è conforme alle direttive europee e non apporta modifiche agli oneri di accesso stabiliti nel Prospetto Informativo della Rete.

Eurotunnel ritiene che la sua forza intrinseca in termini di efficienza e rispetto dell'ambiente stia a significare che vi è il potenziale per sviluppare trasporti ferroviari di merci attraverso il tunnel.

La Europorte, consociata di Eurotunnel attiva nel trasporto merci ferroviario, è l'unica nuova entrata nel tunnel della Manica via rotaia dal momento dell'apertura del tunnel nel 1994, quando secondo le ultra ottimistiche previsioni della allora Railfreight Distribution (ora DB Schenker Rail UK) e della SNCF Fret – i due operatori originari – il trasporto merci ferroviario di transito sarebbe rapidamente cresciuto sino a 6 milioni di tonnellate all'anno.

In effetti, invece, complessivamente fra il 2005 ed il 2012 (otto anni) i volumi di trasporto merci ferroviario sono arrivati sino a 10,51 milioni di tonnellate, ovvero una media di appena 1,31 milioni di tonnellate annue.

Si tratta principalmente di traffici Italia-Gran Bretagna, dal momento che "le cose che sono distanti appaiono migliori di quanto realmente non siano".

Anche in questo segmento di traffico, gli operatori si servono di porti come Zeebrugge quale capolinea, mentre il trasporto successivo avviene via traghetto o strada.

Se il CargoBeamer realizzato a Calais dovesse avere successo, Calais diventerebbe il capolinea intermodale per i flussi di traffico Gran Bretagna-Germania/Europa Orientale.

Alla richiesta di esprimere un commento sull'ETICA, Maggie Simpson, direttrice esecutivo del British Rail Freight Group, ha dichiarato: "I traffici di trasporto merci per ferrovia attraverso la Manica da sempre effettuano prestazioni al di sotto del proprio potenziale ed esistono molte barriere al suo successo, fra cui gli oneri e le tariffe relativi alla sicurezza, le questioni inerenti alle prestazioni nel continente europeo e le difficoltà correlate alla formazione rapida di treni a pieno carico.

Mediante la fornitura di supporto nella fase di avvio, lo strumento dell'ETICA dovrebbe aiutare quegli operatori che stanno cercando di istituire nuovi servizi e noi non vediamo l'ora di assistere ad un incremento del livello dei traffici derivante da questa gradita iniziativa".

(da: worldcargonews.com, 30.05.2013)

LOGISTICA

IMPORTANTE SOCIETÀ DI LOGISTICA SI ESPANDE IN EUROPA

La società europea di trasporto, logistica e spedizione merci Norbert Dentressangle ha acquisito le operazioni logistiche della Fiege in Italia, Spagna e Portogallo, nell'ambito di una strategia di sviluppo globale.

La transazione farà sì che la Norbert Dentressangle diventi il quarto operatore in termini di grandezza nel contesto del mercato logistico italiano.

La Dentressangle otterrà le operazioni italiane della Fiege Borruso e della FLI S.p.A. (Pharma), mentre la Fiege conserverà alcuni contratti inerenti a logistica e trasporto aereo di merci in Italia.

Con 11 siti per complessivi 264.000 m² di aree di magazzinaggio, le operazioni italiane della Fiege hanno prodotto nel 2012 entrate per circa 95 milioni di euro e hanno comportato profitti.

Inoltre, le operazioni logistiche italiane della Norbert Dentressangle ingenereranno un giro d'affari complessivo di 220 milioni di euro, effettuando operazioni in 35 siti, offrendo 630.000 m² di spazi di magazzinaggio ed impiegando 1.200 addetti.



Per di più, la Dentressangle conseguirà le operazioni spagnole e portoghesi della Fiege Iberia e della

Fiege Iberia Operator.

Le operazioni relative alla penisola iberica hanno fatto registrare entrate per il 2012 di circa 34 milioni, con cinque piattaforme per clienti plurimi, quattro depositi specializzati dedicati e 20 piattaforme per il trasbordo direttamente in banchina che assicurano ai clienti servizi di logistica conto terzi per il trasporto

di merce a temperatura ambiente, a temperatura controllata e fredda, così come servizi inerenti a merci pericolose.

Hervé Montjotin, amministratore delegato della Norbert Dentressangle, afferma: "Questa acquisizione tattica rafforzerà notevolmente la regione meridionale dell'area europea delle nostre attività logistiche, dal momento che l'Italia e la penisola iberica sono componenti geografiche cruciali della rete paneuropea della Norbert Dentressangle".

(da: lloydsloadinglist.com, 30.05.2013)

LEGISLAZIONE

KALLAS REAGISCE ALLE CRITICHE SULLA POLITICA PORTUALE EUROPEA

Il vicepresidente della Commissione Europea Siim Kallas si è impegnato a "fare luce sul regolamento" in relazione al suo nuovo pacchetto di misure politiche, dichiarando all'ESPO (Organizzazione dei Porti Marittimi Europei) che in nessun modo Bruxelles sta "cercando di interferire nelle buone pratiche inerenti alle attività marittime".

Rivolgendosi all'assemblea dell'ESPO svoltasi a Varna, in Bulgaria, Kallas ha dichiarato: "La mia preoccupazione è che non tutti i porti riescano ad offrire lo stesso servizio ad alto livello.

Sarò chiaro: qui non si tratta di dirottare il traffico da alcuni porti verso altri.

E non si tratta di dire ai clienti quali porti dovrebbero utilizzare".

La proposta di direttiva si è attirata critiche perché non riuscirebbe a liberalizzare la movimentazione dei carichi.

Ma Kallas reagisce dicendo che essa creerebbe migliori condizioni "di modo che avremmo un numero maggiore di collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio" integrando tutti i porti nella filiera logistica.

"Anche ai porti connotati dalle migliori prestazioni occorre che altri porti abbiano successo, ad esempio al fine di sviluppare operazioni hub-and-spoke ed evitare congestioni" ha dichiarato.

La proposta dell'Unione Europea non farà aumentare gli oneri amministrativi dei porti o i loro costi, afferma Kallas, ma semplificherà le problematiche e ridurrà la burocrazia.



“Essa ridurrebbe i costi dei porti di almeno il 7% e farebbe risparmiare all’economia dell’Unione Europea sino a 10 miliardi di euro entro il 2030” ha dichiarato.

“La proposta comporterebbe altresì altre occasioni di lavoro per il trasporto marittimo a corto raggio.

Ciò significa maggiori attività portuali e pertanto un numero significativo di nuovi posti di lavoro”.

A suo dire, la libertà di assicurare servizi senza discriminazioni dovrebbe diventare un principio generale.

“Ciò è in linea con i principi del mercato unico dell’Unione Europea, nel quale io credo fermamente.

Al momento attuale, non è facile sfidare i monopoli ed i diritti esclusivi garantiti ai sensi delle normative nazionali.

Noi proponiamo procedure nuove, trasparenti ed aperte allo scopo di selezionare i fornitori di servizio, con regole finalizzate a prevenire i possibili abusi sui prezzi da parte degli operatori detentori di diritti esclusivi”.



Kallas afferma che l’Unione Europea ha dovuto affrontare un “crocevia marittimo” in cui anche i porti europei che avessero fatto registrare una crescita appena modesta avrebbero assistito ad un aumento di più della metà dei volumi di carico entro il

2030, creando così nuova congestione.

Dichiara Kallas: “Quanto più desideriamo crescita e domanda, tanto più dobbiamo anche chiederci da dove esse lasceranno le centinaia di porti d’Europa.

Essi dovranno affrontare notevoli sfide in termini di prestazioni, esigenze di investimenti, sostenibilità e risorse umane, solo per indicarne alcune”.

Sebbene l’Europa possa vantare alcuni dei migliori porti del mondo, le variazioni relative all’efficienza ed alle prestazioni dei soggetti implicati creano “un vero divario nell’Unione Europea” ha detto.

Rotterdam, Anversa ed Amburgo movimentano il 20% delle merci della comunità europea.

Kallas avverte che persino i porti più solidi hanno avuto bisogno degli altri per avere successo, "ad esempio per sviluppare operazioni hub-and-spoke ed evitare congestioni".

il suo scopo è quello di creare un clima di attività finalizzato ad attirare investimenti di cui si avverte sensibilmente la necessità per quanto attiene la capacità portuale, fornendo agli investitori "certezze giuridiche e normative e molto meno burocrazia".

Passando al mercato degli odierni porti franchi, Kallas ha dichiarato: "A differenza degli altri settori di trasporto, l'Unione Europea non ha quasi normative in relazione all'accesso ai servizi, alla trasparenza finanziaria o agli oneri per l'uso delle infrastrutture".

Conclude Kallas: "Lo scenario del tipo <attività-come-al-solito> non consentirà al mercato di risolvere questi problemi".

(da: lloydsloadinglist.com, 04.06.2013)

NTV ACCUSA FS DI PRATICHE ANTICONCORRENZIALI

L'autorità italiana per la concorrenza ha annunciato di avere dato il via ad un'indagine sulle FS (ferrovie statali italiane) e sulle sue consociate in seguito alle accuse da parte dell'operatore ad alta velocità ad accesso libero NTV, secondo cui la ferrovia nazionale avrebbe intrapreso pratiche anticoncorrenziali contro il nuovo venuto.

La NTV afferma di essere stata vittima di una deliberata strategia di esclusione da parte delle FS, comprendente la limitazione dell'accesso alle infrastrutture e la vendita di biglietti sottocosto.

La NTV lamenta di non essere stata in grado di assicurarsi tracce ferroviarie presso la RFI (Rete Ferroviaria Italiana) con orario di partenza dalle 07.00 alle 08.00 da Roma a Milano e Venezia, mentre attualmente esistono cinque partenze di treni ad alta velocità da Roma in questo orario al servizio delle due tratte citate.



Allo scopo di effettuare la manutenzione ordinaria dei propri treni Alstom AGV, la NTV aveva richiesto l'accesso al deposito di Milano San Rocco alla FS Sistemi Urbani per evitare il lungo viaggio sino al deposito di proprietà della NTV situato a Nola in Campania.

Questa richiesta era stata respinta il 18 febbraio scorso.

La NTV sospetta altresì che Trenitalia sia indirettamente finanziata attraverso i proventi ottenuti con i servizi operativi di altri settori e non è soddisfatta da quella che ritiene essere una gestione inefficiente delle stazioni.

Essa inoltre non è contenta del mancato permesso di installare insegne e sportelli presso stazioni quali Firenze Santa Maria Novella e Roma Tiburtina, nonché dei ritardi nell'installazione di macchine di biglietteria automatica.

Secondo la NTV, anche l'uso degli spazi commerciali all'interno ed all'esterno delle stazioni è stato impedito dalle FS.

Le FS hanno respinto le rivendicazioni suddette con un comunicato stampa il 24 maggio scorso, nel quale si affermava che le tariffe praticate per i servizi ad alta velocità Freccia sono determinate dal libero mercato.

Le FS sottolineano come i prezzi offerti nei primi quattro mesi del 2013 siano diminuiti in media del 9% ma che i margini di profitto sono rimasti buoni.

Le ferrovie statali italiane sostengono inoltre che le accuse di ribassi indebiti ai prezzi siano infondate, dal momento che le tariffe dei Freccia spaziano dai 29 ai 200 euro, rispetto alla gamma 30-130 euro dei servizi Italo della NTV.

Le FS affermano che il finanziamento indiretto sarebbe impossibile dal momento che le attività di trasporto merci e di trasporto regionale di Trenitalia sono in perdita e sottolineano come le tariffe di accesso alle infrastrutture siano state fissate dal Ministero dei Trasporti e siano le medesime per tutti gli operatori.

Attraverso la sua indagine, che dovrebbe concludersi a luglio del 2014, l'autorità per la concorrenza cercherà di stabilire se le FS abbiano violato i termini dell'articolo 102 del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea.

(da: ichannel.com, 11.06.2013)

STUDI E RICERCHE

NUOVO RAPPORTO IDENTIFICA I MAGGIORI HUB LOGISTICI EUROPEI

Secondo un rapporto della Colliers International, ditta di consulenza globale sulle proprietà immobiliari, Anversa in Belgio, Rotterdam nei Paesi Bassi e Düsseldorf in Germania sono i migliori hub logistici in Europa.

Come si legge nella pubblicazione *Logistics Cities*, Kiev in Ucraina, Istanbul in Turchia e Bratislava in Slovacchia sono in cima alla classifica delle tre località ideali per le attività di produzione in funzione dei costi.

Dal punto di vista della distribuzione, le città situate in Belgio, nei Paesi Bassi ed in Germania dominano la classifica dei primi 10 nel rapporto.

Queste città fanno parte della Banana Blu, il corridoio delle città situate al cuore economico dell'Europa.

Erik Barkenow, direttore della EMEA Industrial and Logistics alla Colliers International, afferma: "Quelle che vanno sotto la denominazione di Banana Blu sono le zone più densamente popolate e ricche della regione, il che le rende una scelta logica per le imprese che cercano di raggiungere il maggior numero di clienti il più alla svelta possibile".

Il rapporto rivela che Liegi in Belgio e Lilla in Francia offrono un compromesso particolarmente buono fra massimizzazione dell'accesso al mercato e riduzione dei costi.



Anche l'Italia settentrionale offre un buon potenziale di crescita per le attività di distribuzione, in special modo dato l'atteso impulso dei traffici di merci attraverso i porti dell'Adriatico settentrionale, con Milano e Bologna entrambi nei primi 20 in classifica.

Le prospettive in termini di produzione, laddove i costi rappresentano il fattore determinante per la decisione sulla localizzazione, sono dominate dalle città dell'Europa centro-orientale e dai vicini Paesi dell'Est come l'Ucraina.

Istanbul spicca per i costi del lavoro relativamente bassi rispetto alla maggior parte delle altre città e per il buon livello delle infrastrutture, in relazione alle quali si assisterà ad ulteriori miglioramenti una volta che una serie di progetti in corso di attuazione ed in programma saranno stati ultimati.

Il rapporto sottolinea altresì la trasformazione industriale del Regno Unito, più segnatamente nella regione dell'East Midlands in cui la base produttiva si è spostata dall'estrazione di carbone all'assemblaggio di automobili.

Sunderland è adesso una piattaforma di assemblaggio di auto a causa principalmente degli investimenti da parte della Nissan.

(da: ichannel.com, 06.05.2013)

IN CALENDARIO

- [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
- [9th Indian Ocean Ports and Logistics 2015](#)
Maputo, Mozambique
Thursday 29 and Friday 30 January 2015

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di