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 30 Giugno 2013

PORTI

AVVIATO IL DIALOGO SOCIALE EUROPEO PER I PORTI ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

BUONE OFFERTE DAI CANTIERI NAVALI CON L'INCREMENTO DELLE ORDINAZIONI DI PORTACONTAINER ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

SEMPRE PIÙ VICINA L'APPROVAZIONE EUROPEA STANDARD DEL MATERIALE ROTABILE ..... " 8

TRASPORTO INTERMODALE

LE FERROVIE CINESI ALLE PRESE CON LA CONCORRENZA NEL MERCATO DELLE CONSEGNE ESPRESSE ..... " 10

INDUSTRIA

LA AAE ORDINA LA COSTRUZIONE DI CARRI INTERMODALI DI NUOVA GENERAZIONE ..... " 12

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA CHIEDE LA RIDUZIONE DEGLI ADDEBITI "ECCESSIVI" PER IL TUNNEL DELLA MANICA ..... " 14

PROGRESSO E TECNOLOGIA

PROSEGUE AD AMBURGO IL DIBATTITO SULLA CHIATTA FEEDER ..... " 17

STUDI E RICERCHE

IL CENSIMENTO DEI CONTAINER DELLA DREWRY RIFERISCE DI UNA CRESCITA PIÙ LENTA ..... " 19

CONFERENZE E CONVEGNI

NUOVA GUIDA DELLA ICS SULLA SICUREZZA PRESENTATA
AL SIMPOSIO DELL'IMO A LONDRA ..... " 21

IN CALENDARIO ..... " 23

30 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

PORTI

AVVIATO IL DIALOGO SOCIALE EUROPEO PER I PORTI

I rappresentanti dei datori di lavoro e delle associazioni sindacali europei si sono incontrati a Bruxelles il 19 giugno per l'inaugurazione ufficiale della Commissione di Settore per il Dialogo Sociale in ambito portuale.

La commissione fungerà quale piattaforma per discutere le questioni sociali europee relative al settore portuale.

Il programma dei lavori adottato formalmente nel corso della stessa giornata si è concentrato principalmente sulle materie della salute e della sicurezza correlate al lavoro portuale così come dell'addestramento e della qualificazione.

Fra gli altri argomenti vi sono le regole riguardanti l'impatto delle emissioni di zolfo sull'impiego portuale, l'attrattiva del settore nei confronti dei giovani lavoratori ed altre questioni di genere.

I partner sociali sono la FERPORT e l'ESPO dal lato dei datori di lavoro e le associazioni ETF ed IDC dal lato dei lavoratori.

La partecipazione dell'ESPO è limitata a quei paesi in cui le autorità portuali impiegano addetti portuali o sono altrimenti coinvolti in accordi collettivi fra datori di lavoro portuali ed associazioni sindacali dei lavoratori.

"Siamo felici del fatto che il dialogo sociale sia stato avviato e speriamo di raggiungere presto risultati concreti che possano contribuire positivamente al nostro settore" afferma il segretario generale dell'ESPO Patrick Verhoeven.

Allo stesso tempo, bisogna essere realistici riguardo alle aspettative.

Questa commissione non può e non deve sostituire le trattative sociali e gli accordi collettivi a livello nazionale o locale per quanto attiene ai porti.

Sarà inoltre estremamente difficile avere a che fare con il mercato ed i limiti alla concorrenza, date le specificità dei singoli casi".

La Commissione Europea ha annunciato in occasione della sua recente comunicazione sulla politica dei porti la propria volontà di agevolare il dialogo sociale e di rispettare l'autonomia dei partner sociali.

La Commissione tuttavia ha indicato che, a tempo debito, essa si aspetta che il dialogo sociale si occupi anche delle condizioni di lavoro, in relazione alle quali è stato recentemente pubblicato dall'istituto Portius un esaustivo studio di inchiesta.

La Commissione inoltre è intenzionata a dare presto il via ad un progetto di ricerca che prenda in esame le problematiche inerenti la salute e la sicurezza, l'addestramento e la qualificazione nei porti dell'Unione Europea.

Saranno coinvolti in questi progetto vari partner sociali.

Al fine di valutare i progressi compiuti, per il 2016 è stata programmata una revisione generale del dialogo sociale.

(da: espo.be, 19.06.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

BUONE OFFERTE DAI CANTIERI NAVALI CON L'INCREMENTO DELLE ORDINAZIONI DI PORTACONTAINER

Gli armatori ed operatori di navi portacontainer si stanno assicurando buone occasioni contrattuali di pari passo con il loro ritorno ai cantieri in misura sempre maggiore.

Ci si aspetta che la UASC (United Arab Shipping Co) paghi circa 149 milioni di dollari USA ciascuna per una serie di navi da 18.000 TEU da ordinare alla Hyundai Heavy Industries.

Si pensa che la CMA CGM abbia negoziato un prezzo di circa 145 milioni di dollari USA per tre navi da 16.000 TEU che sarebbero costate 180 milioni di dollari USA se fossero state costruite al momento della sigla del contratto di costruzione.

L'attività derivante dalle ordinazioni si è rivitalizzata negli ultimi due mesi, ma non perché le prospettive della domanda siano migliorate nei traffici containerizzati.

Al contrario, le tariffe di nolo sono sotto pressione in molte rotte, con una guerra dei prezzi che infuria nei traffici Asia-Europa dal momento che la domanda rimane piatta.

Sebbene molte linee di navigazione stiano adesso pensando ad un grosso incremento tariffario generale dal 1° luglio, i vettori non hanno una grande tradizione quando si tratta di riuscire a sostenere prezzi più alti.

In tali circostanze, essi si concentrano invece sulla riduzione dei costi degli slot con economie di scala per mezzo di navi più grandi.

La maggior parte delle navi ordinate nelle ultime settimane sono state della categoria da 9.000 TEU a baglio ampio, che sono in grado di sostituire le obsolete e strette panamax che presentano metà delle loro dimensioni e che sono più costose da gestire.

Una caratteristica della recente ondata di ordinazioni è stato il ritorno dell'acquirente speculativo.

Un esempio ne è la Ship Finance International di John Fredriksen, che ha ordinato quattro unità da 8.700 TEU, e la International Maritime Enterprises collegata alla Embiricos, che ha ordinato un paio di navi da 9.000 TEU.

Né si ritiene che vi sia una fila di contratti di noleggio.

La UASC, che dapprima aveva rivelato di essere alla ricerca di navi da 18.000 e 14.000 TEU a gennaio, ha siglato una lettera d'intenti con la Hyundai Heavy Industries per cinque navi di ciascuna categoria, oltre ad una opzione per altre sei delle unità più piccole.

Ci si aspetta che la linea di navigazione confermi un prezzo notevolmente più alto di quello della China Shipping, che pagherà 136,5 milioni di dollari USA per navi da 18.400 TEU anch'esse in costruzione presso la Hyundai Heavy Industries ed impiegate in un servizio congiunto con la UASC.

Fonti di intermediazione ritengono che le navi della UASC, con specifiche più raffinate, costeranno 12 milioni di dollari USA in più ciascuna.

Anche la Maersk Line ha pagato un sovrapprezzo notevole per le proprie navi Triple-E da 18.000 TEU - la prima delle quali sarà battezzata il 14 giugno – allo scopo di poter disporre di una nave di qualità più elevata.

La UASC è pronta a confermare che ci si aspetta che le sue navi da 14.000 TEU possano venire a costare 129 milioni di dollari USA ciascuna.

Nel contempo, si dice che la CMA CGM stia pagando 145 milioni di dollari USA per tre navi da 16.000 TEU costruite dalla Samsung Heavy Industries in seguito alla risoluzione di una disputa contrattuale con l'armatore tedesco Claus-Peter Offen.

L'ordinazione originaria consisteva di cinque navi da 12.600 TEU, al prezzo di circa 170 milioni di dollari USA ciascuna.

La CMA CGM avrebbe dovuto prendere in consegna tre delle navi ordinate dalla Claus-Peter Offen, ma l'ordinazione è stata al centro di una disputa quadriennale che è stata risolta solo da poco tempo.

Le navi sono state ora ingrandite sino a 16.000 TEU.

Se una nave di quelle dimensioni fosse stata richiesta al momento dell'affidamento dell'incarico, sarebbe costata oltre 180 milioni di dollari USA.

Un armatore che non ha effettuato alcuna ordinazione di nuove costruzioni nell'ultimo periodo è Gianluigi Aponte della MSC, che recentemente ha dichiarato di non immaginare un proprio ritorno ai cantieri navali nel prossimo futuro.

La MSC, invece, si è concentrata sul mercato del noleggio.

Un broker ha collegato la MSC alla branca di leasing della cinese Bank of Communications, che si dice sia pronta ad ordinare quattro nuove navi da 9.400 TEU con consegna nel 2015-2016.

Secondo alcune voci, il noleggiatore sarebbe la MSC.

(da: lloydsloadinglist.com, 12.06.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

SEMPRE PIÙ VICINA L'APPROVAZIONE EUROPEA STANDARD DEL MATERIALE ROTABILE

Un importante passo avanti verso la creazione di un sistema europeo standardizzato per le approvazioni inerenti il materiale rotabile è stato fatto il 10 giugno, quando il Consiglio dei Trasporti europeo ha adottato un "approccio generale" in relazione alle nuove regole che introdurranno un'unica autorizzazione europea per l'immissione in servizio dei veicoli ferroviari.

La proposta costituisce una parte essenziale della revisione della Direttiva Europea per l'Interoperabilità, che, se approvata dal Parlamento Europeo, darebbe alla ERA (Agenzia Europea per le Ferrovie) un ruolo centrale nel processo di immissione in servizio del materiale rotabile in tutti gli Stati membri.

La Direttiva Europea per l'Interoperabilità delle Ferrovie, come proposta nel Quarto Pacchetto Ferroviario, è finalizzata a rimuovere le barriere tecniche ed amministrative nel settore ferroviario, supportando l'obiettivo strategico della Commissione Europea di creare un'Area Ferroviaria Europea Unica.

Il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas ha accolto favorevolmente le conclusioni del Consiglio dei Trasporti.

"Sono felice di constatare che gli Stati membri supportano questa essenziale parte tecnica del Quarto Pacchetto Ferroviario" ha dichiarato.

"Ciò crea lo slancio per completare l'Area Ferroviaria Europea Unica e contribuirà alla crescita ed alla competitività del mercato ferroviario europeo.

Si tratta di un notevole risultato per la Presidenza irlandese ma molto lavoro deve ancora essere fatto allo scopo di rendere il trasporto ferroviario davvero competitivo rispetto ad altre modalità.

"Anche se il Consiglio dei Trasporti ha trovato l'accordo sulla proposta, alcuni emendamenti minori sono stati messi in agenda dagli Stati membri.

Fra loro vi sono il concetto della definizione di una "area di utilizzazione" di un particolare veicolo e la possibilità per le autorità nazionali sulla sicurezza di autorizzare i veicoli destinati ad effettuare operazioni in un solo Stato membro.

Anche il periodo transitorio per l'implementazione della proposta è stato esteso, sebbene Kallas abbia sostenuto l'importanza di adottare un unico processo di approvazione dei veicoli per tutta l'Unione Europea più rapidamente possibile al fine di dare impulso alla concorrenza e di promuovere il dirottamento modale.

La Commissione afferma che la proposta di revisione della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria è diffusamente supportata nell'ambito del settore ferroviario.

Una questione-chiave adesso sarà quella di decidere se la Commissione dovrebbe mantenere il Quarto Pacchetto Ferroviario quale unico documento, oppure dividerlo in parti che possano essere approvate facilmente e rapidamente ed altre che necessitano di una maggiore discussione ed elaborazione.

Il Parlamento Europeo dovrebbe votare la revisione della Direttiva sull'Interoperabilità a novembre.

(da: ichainnel.com, 13.06.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

LE FERROVIE CINESI ALLE PRESE CON LA CONCORRENZA NEL MERCATO DELLE CONSEGNE ESPRESSE

Come riferisce l'agenzia di stampa cinese Xinhua, gli esperti affermano che la nuova China Railway Corporation, costituita dopo la dissoluzione del Ministero delle Ferrovie, troverà serie difficoltà ad inserirsi nell'assai competitivo mercato delle consegne espresse.

Il programma dell'ente prevede l'espletamento di servizi con consegna in giornata o nella mattinata successiva di piccoli colli mediante l'uso di treni ad alta velocità.

Questo servizio da porta a porta ha suscitato un'ampia attenzione.

Secondo Xu Yong, responsabile dei consulenti del sito web China Express and Logistics Consulting, le difficoltà derivano dal carattere del trasporto ferroviario stesso.

Xu sostiene che i treni ad alta velocità non sono progettati per il trasporto di merci e che, pertanto, il servizio espresso ferroviario è solo un esperimento sul quale le autorità ferroviarie dovrebbero contare per trovare l'equilibrio fra passeggeri e merci.

Per le spedizioni oltre i 1.000 km, la ferrovia non va bene come il trasporto aereo e per quelle entro pochi chilometri la strada è più flessibile.

La società statale China Railway Express ha fatto registrare lo scorso anno 8 miliardi di yuan (1,3 miliardi di dollari USA).

Il servizio di consegne espresse ha contribuito con un miliardo di yuan, che rappresenta solamente l'uno per cento dell'intero mercato delle consegne espresse.

Li Hongchang, ricercatore della Beijing Jiaotong University, afferma che la riforma è un buon punto di partenza ma che espone l'autorità ferroviaria a vari problemi.

In primo luogo, essa deve aggiornare il proprio sistema informativo al fine di mettere in grado il cliente di effettuare il tracking in tempo reale.

In secondo luogo, esse deve concepire tariffe flessibili al fine di far fronte alle mutevoli condizioni del mercato.

In terzo luogo, essa deve offrire servizi con orari stabiliti allo scopo di migliorare l'affidabilità.

Li ha dichiarato altresì che lo sviluppo delle consegne espresse ferroviarie rappresenta un importante segnale di innovazione, facendo notare che i vantaggi del servizio espresso a basso costo basato sulla ferrovia saranno accolti favorevolmente quale complemento dei servizi già esistenti.

In effetti, prima della riforma, la Guangzhou Railway Corporation aveva avviato a maggio un servizio espresso pilota che utilizzava treni ad alta velocità da Shenzhen a Changsha, nella Cina centrale.

Secondo l'operatore in questione, la tariffa al kg applicata al servizio è la metà di quella del trasporto merci aereo.

La ferrovia non può essere sostituita per il trasporto dei carichi alla rinfusa in grandi quantitativi ovvero per i carichi sovradimensionati, quali il carbone ed i macchinari.

Queste merci, peraltro, presentano un basso valore aggiunto, mentre il servizio espresso è più redditizio con le confezioni più piccole.

Le statistiche del Centro di Ricerca sul Commercio Elettronico cinese mostrano che, al momento attuale, l'80% dei colli espressi nazionali viene movimentato a mezzo camion, il 15% via aria, mentre le altre modalità fra cui le ferrovie costituiscono meno del 5%.

Le ferrovie, però, sono meno costose dell'autotrasporto e dispongono di una copertura di rete più estesa di quella del trasporto aereo.

Ciò supporterà i programmi delle ferrovie cinesi finalizzati a fare ingresso nel mercato delle consegne espresse.

(da: ichainnel.com, 27.06.2013)

INDUSTRIA

LA AAE ORDINA LA COSTRUZIONE DI CARRI INTERMODALI DI NUOVA GENERAZIONE

Il gruppo AAE sta facendo costruire 100 carri a tasca di nuova generazione a basso impatto acustico al fine di incrementare la capacità della virtualmente esaurita fornitura di carri ferroviari per il trasporto di mega-trailer su rotaia.

Oltre alla propria ordinazione iniziale già fissata, la AAE si è assicurata una serie di opzioni per diverse centinaia di ulteriori carri.

L'accordo è stato annunciato il 7 giugno dalla AAE, principale società di leasing europea di carri ferroviari per il trasporto intermodale, in occasione della mostra Transport Logistic svoltasi a Monaco di Baviera.

La AAE sta investendo circa 20 milioni di euro nello sviluppo in azienda e nell'acquisizione dei primi 100 veicoli della nuova generazione di carri per il trasporto di merci, che vanno sotto il nome di Twin II.

Le consegne dovrebbero iniziare alla fine del primo trimestre del 2014.

"Con questa nuova generazione di carri a tasca stiamo perseguendo tre obiettivi strategici nel trasporto intermodale" afferma Karsten Sachsenröder, amministratore delegato della società.

"In primo luogo, desideriamo andare incontro alla domanda dei nostri clienti, che oltre ai contenitori ed alle casse mobili cercano in misura sempre maggiore opzioni di trasporto per i mega-trailer".

Con il modello Twin I, la AAE ha aperto il mercato dei carri a tasca, che sono adatti anche ai mega-trailer; essa dispone di un parco di 1.000 di questi carri, ma sono tutti quanti già prenotati.

Ciò, perché i trailer – e sempre di più i mega-trailer – sono stati il segmento di trasporto containerizzato dalla crescita più rapida negli ultimi anni.

Le imprese, tuttavia, vogliono impiegare questi trailer assai flessibili nel trasporto combinato ferro-stradale, perché essi non si adattano ai carri a tasca

convenzionali a causa dei loro volumi più larghi, con la conseguenza che vi sono troppo pochi carri disponibili.

"In secondo luogo, noi desideriamo consolidare il nostro ruolo di innovatori e leader del mercato.

Questo è il motivo per cui abbiamo ulteriormente ottimizzato il modello di successo Twin I.

I tecnici della AAE hanno ridotto di due tonnellate sino a circa 35 tonnellate la tara del carro a sei assi.

Allo stesso tempo, essi hanno reso più robusto il modello di costruzione nelle zone-chiave – come il gancio del perno del trailer – e semplificato le sue operazioni.

"I rulli su cui poggiano i contenitori e le casse mobili vengono adesso progettati in modo tale da poter essere fatti scorrere e bloccati alla svelta e facilmente nella posizione corretta per tutte le lunghezze di container da una sola persona.

Ciò accelera la movimentazione delle unità nei terminal".

(da: bulk-distributor.com, 07.06.2013)

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA CHIEDE LA RIDUZIONE DEGLI ADDEBITI "ECCESSIVI" PER IL TUNNEL DELLA MANICA

La Commissione Europea ha presentato una richiesta formale ai governi francese e britannico affinché adottino i regolamenti europei sugli oneri connessi all'accesso ai binari per i treni merci e passeggeri nel Tunnel della Manica, che sono stati bollati come "eccessivi" dal commissario ai trasporti Siim Kallas.

Secondo la Commissione Europea, Francia e Gran Bretagna non si sono adeguate al Primo Pacchetto Ferroviario (Direttiva 91/440/CEE e 2001/14/CE, ora rimpiazzate dalla Revisione Ferroviaria) perché le tariffe applicate alle infrastrutture non si basano sui costi diretti dei costi dell'investimento a lungo termine correlati alla costruzione del tunnel.

La Commissione Europea afferma di avere ricevuto numerosi reclami in ordine al livello degli addebiti e sostiene che la struttura tariffaria è troppo complessa.

In una dichiarazione della Commissione Europea pubblicata il 20 giugno si afferma che la tariffa tipica per una singola traccia per un convoglio passeggeri (a seconda del periodo della giornata) è di 4.320 euro oltre a 16,60 euro per ogni passeggero a bordo, mentre per i treni merci l'addebito è di "almeno" 3.645 euro.

La Commissione sostiene che l'attuale livello di tariffazione soffoca la crescita dei traffici, con una media di appena sei treni merci che utilizzano il tunnel ogni giorno, mentre il 43% della capacità resta inutilizzato.

Solo 2.325 treni merci hanno utilizzato il Tunnel della Manica l'anno scorso, rispetto ai 2.338 del 2011 ed ai 2.718 nel 2008.

"Il Tunnel della Manica non viene utilizzato nella sua piena capacità a causa di questi addebiti eccessivi" afferma Kallas.

"Di conseguenza, più merce viene trasportata su camion invece che sui treni, agli operatori di trasporto merci ed ai loro clienti vengono addebitati oneri eccessivi ed i passeggeri pagano più del dovuto per i loro biglietti.

L'attuale regime sta inoltre soffocando la crescita nel settore ferroviario".

La Eurotunnel sottolinea che, a differenza di altre infrastrutture ferroviarie in Europa, l'investimento da 15 miliardi di euro nel Tunnel della Manica è stato finanziato interamente dal settore privato e che l'investimento era stato effettuato sulla base di previsioni di traffico calcolate dai governi francese e britannico e dalle loro società ferroviarie statali.

Essa sostiene altresì che gli oneri di accesso sono proporzionali a quelli applicati sulle reti britanniche e francesi.

La Eurotunnel afferma che la Eurostar stia contestando una carenza di trasparenza in relazione ai propri oneri di accesso per il 2014, ma che si tratta del medesimo contratto ai sensi del quale essa effettua operazioni sin dal 1994.

La Commissione Europea critica anche il regolatore del tunnel, la IGC (Commissione Inter-Governativa), che, a suo dire, non dispone della facoltà di adottare decisioni sulle sue iniziative senza presentare reclami.

La IGC è costituita da rappresentanti dei governi britannico e francese e, di conseguenza, non riesce a rispettare la normativa europea perché non è del tutto indipendente dagli operatori ferroviari e dai gestori delle infrastrutture.

La Commissione Europea fa notare come la Eurostar sia controllata dalla SNCF e dalla London & Continental Railways, che sono entrambe società appartenenti allo stato.

La Eurotunnel afferma di ritenere che la IGC abbia ritardato il lancio dei servizi delle Ferrovie Tedesche attraverso il tunnel.

Una licenza operativa è stata rilasciata alla metà di giugno dopo tre anni di studi.

Anche l'accordo di utilizzazione del 1987 fra la Eurotunnel e certi operatori, che assegna capacità a questi clienti per 65 anni, è stato giudicato illegale ai sensi della normativa europea a causa della sua durata.

La Commissione ha inviato una nota formale ai governi britannico e francese su questi argomenti nel 2011 ed afferma di aver sperato allora di risolvere le questioni mediante negoziati, ma le violazioni non sono state affrontate.

I due paesi adesso hanno due mesi per rispondere a quest'ultimo avviso e, nel caso non lo facessero, la Commissione potrebbe portare il caso di fronte alla Corte Europea di Giustizia.

La Eurotunnel afferma che, se dovessero essere apportate delle modifiche alla propria concessione contrarie agli interessi dei suoi 300.000 piccoli azionisti, chiederebbe ai governi britannico e francese un legittimo indennizzo.

(da: railjournal.com, 20.06.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

PROSEGUE AD AMBURGO IL DIBATTITO SULLA CHIATTA FEEDER

Le prospettive dell'introduzione in servizio di una controversa chiatta da raccordo per trasporto contenitori semovente ad Amburgo si sono apparentemente incrementate in seguito alla decisione da parte del parlamento della città-stato di sottoporre la questione ad una commissione che dovrà effettuare ulteriori studi al riguardo.

Un portavoce del parlamento municipale (Bürgerschaft) ha dichiarato che il parlamento ha deciso di sottoporre la questione ad una speciale commissione che si occupa di problematiche economiche e di altro ancora, il che potrebbe essere incoraggiante per l'idea.

Il problema, peraltro, è che il progetto ha bisogno dell'approvazione da parte di tutti gli operatori portuali prima di poter essere messo in atto.

Il portavoce afferma che il principale operatore di Amburgo, la HHLA, inizialmente si era detto favorevole all'iniziativa, ma poi aveva ritirato il proprio supporto.

A quanto pare, tutte le altre imprese di movimentazione carichi in ambito portuale in effetti sono a favore del progetto, poiché esso offre loro un'innovativa alternativa eco-compatibile.

Le chiatte, che sono state sviluppate dalla Port Feeder Barge, hanno una lunghezza di 63,9 metri, una larghezza di 21 metri ed un pescaggio massimo in porto di 3,1 metri.

Anche la propulsione a gas naturale liquido rappresenta un'opzione, così come lo sono le altre versioni della chiatta, fra cui una unità Wind Feeder per turbine d'alto mare.

Classificate come GL per il trasporto di contenitori, le chiatte possono trasportare sino a 168 TEU ad ogni viaggio.

Ciascuna chiatta monta un'unica gru Liebherr CBW 49 (39)/27(29) Litronic di capacità pari a 49 tonnellate con uno sbraccio di 27 metri ed uno spreader telescopico automatico.

Si spera che le nuove chiatte possano alleviare la congestione del traffico stradale in porto ed accelerare i trasferimenti, oltre a far risparmiare sui costi e sul carburante, nonché ridurre l'affidamento sulle costose gru per container.

Esse potrebbero inoltre essere impiegate al centro del canale allo scopo di lavorare le portacontenitori a lungo raggio od i terminal interni o galleggianti laddove non siano disponibili infrastrutture terminalistiche.

(da: greenport.com, 24.06.2013)

STUDI E RICERCHE

IL CENSIMENTO DEI CONTAINER DELLA DREWRY RIFERISCE DI UNA CRESCITA PIÙ LENTA

Secondo l'ultimo Censimento dei Contenitori della Drewry Maritime Research, la flotta mondiale dei container è aumentata del 5,3%, ovvero di 1,6 milioni di TEU, sino a raggiungere i 32,9 milioni di TEU nel 2012.

Tuttavia, a detta della società londinese di consulenze marittime, la crescita è stata minore di quella dei due anni precedenti, sebbene sia stata meno irregolare rispetto a quelle del 2011 o del 2010.

"La crescita nel 2012 è stata intaccata dalla ostinata presenza di oltre 500.000 TEU di equipaggiamento di nuova costruzione in attesa di essere prelevato dalle fabbriche" commenta Andrew Foxcroft, redattore del Censimento dei Contenitori della Drewry.

"Di conseguenza, il tasso medio mensile della raccolta di contenitori nuovi è stato inferiore a quello del 2011, anche se l'eccesso non è mai salito così in alto quanto i 900.000 TEU realizzati in media nella parte centrale del 2011".

Anche i prezzi delle unità per i carichi secchi sono saliti bruscamente nel corso della prima metà del 2012, prima di ricadere in basso nel quarto trimestre più o meno allo stesso livello dell'anno precedente.

Tuttavia, il momento di punta del 2012 non è stato così elevato come quello verificatosi in precedenza nel 2010-2011, di modo che c'è stata una minore variazione dei prezzi in relazione all'annata nel suo complesso.

L'attuale prospettiva suggerisce che nel 2013 potrebbe esserci una minore fluttuazione dei prezzi, mentre ci si aspetta che il prelievo dei container e la crescita della flotta rimangano relativamente deboli.

La Drewry sostiene che la questione-chiave è rappresentata dall'attuale scorta di nuove costruzioni, che non è cambiata molto nel 2012 ed è risalita all'inizio del 2013, toccando il milione di TEU nel secondo trimestre.

Si tratta di una cifra anche più elevata di quella del 2011, ed essa sta già soffocando la domanda.

Si prevede che anche il livello annualizzato dei prezzi cali ulteriormente nel 2013, probabilmente sino a 2.400 dollari USA per CEU (Unità Equivalente al Capitale, una misura di costo per TEU), che rappresenterebbe il suo punto più basso dal 2008-2009.

In confronto, questa misurazione dei prezzi ha raggiunto il suo livello più alto – pari a 2.700 dollari USA nel 2011 – e nel 2012 ha realizzato in media 2.500 dollari USA.

Si prevede, tuttavia, che i prezzi di fine anno restino stabili, dal momento che ci si attende che rimangano nella fascia dei 2.300-2.500 dollari USA.

La Drewry si aspetta che, com'è avvenuto nel 2012, vengano aggiunti alla flotta containerizzata globale 1,6 milioni di TEU nel 2013.

Nel 2012, il ritmo delle consegne è stato ripartito in modo più uniforme nel corso dell'anno, anche se una quota maggiore rispetto a quelle del 2011 e del 2012 è andata a coprire le sostituzioni.

La stessa cosa è prevista per il 2013.

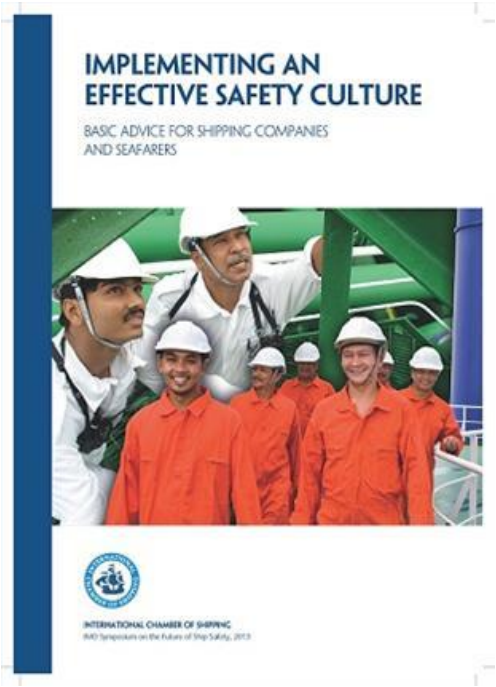
(da: porttechnology.org, 19.06.2013)

CONFERENZE E CONVEGNI

NUOVA GUIDA DELLA ICS SULLA SICUREZZA PRESENTATA AL SIMPOSIO DELL'IMO A LONDRA

La ICS (International Chamber of Shipping) ha pubblicato una nuova guida per gli armatori su come le compagnie di navigazione e gli equipaggi possano implementare una efficace "cultura della sicurezza personale".

Le nuove Direttive ICS, che sono in corso di distribuzione gratuita in tutto il settore marittimo, sono state presentate il 12 giugno in occasione di un ricevimento – sponsorizzato dalla ICS – dedicato ai rappresentanti governativi che hanno partecipato al Simposio dell'IMO sul futuro della sicurezza navale svoltosi a Londra.



Il segretario generale della ICS, Peter Hinchliffe, ha spiegato: "La nostra pubblicazione è finalizzata a fornire alcuni consigli di base alle compagnie di navigazione allo scopo di riuscire ad implementare una efficace cultura della sicurezza personale.

Essa riguarda le esigenze fondamentali inerenti a tutte le questioni in materia, in mare ed a terra, al fine di far comprendere la correlazione esistente fra atti insicuri e gravi incidenti che possano comportare la perdita di vite umane.

In particolare, la nostra pubblicazione sottolinea la necessità di modificare i comportamenti e di evitare le attitudini negative e la noncuranza".

La nuova pubblicazione della ICS spiega che vi sono tre componenti essenziali per lo sviluppo di una cultura della sicurezza: l'impegno dall'alto, la misurazione delle prestazioni ed infine la modifica dei comportamenti.

La pubblicazione sostiene altresì l'importanza degli incidenti e delle relazioni sui "quasi incidenti", nonché l'istituzione di un approccio "di cultura appropriata" in cui il personale delle compagnie di navigazione venga incoraggiato a fornire informazioni essenziali correlate alla sicurezza anche nelle occasioni in cui qualcosa potrebbe essere andato storto, ma senza timori di essere punito.

Aggiunge Hinchliffe: "Ripetute analisi hanno dimostrato che i gravi incidenti nel trasporto marittimo sono quasi sempre dovuti al mancato rispetto delle procedure stabilite.

Il nostro obiettivo è quello di far sì che tutto il personale della compagnia di navigazione creda nella sicurezza, pensi in sicurezza e si impegni nella sicurezza.

Si spera che la nostra nuova pubblicazione possa contribuire a questo obiettivo".

La nuova pubblicazione dell'ICS è a disposizione presso le associazioni nazionali degli armatori membri dell'ICS, ma può anche essere scaricata gratuitamente dal sito internet.

(da: worldmaritimenews.com, 12.06.2013)

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 partecipazione.