



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 15 Settembre 2013

PORTI

I PRIMI DIECI OPERATORI TERMINALISTICI A LIVELLO MONDIALE..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTINUANO AD ORDINARE NUOVE NAVI
NEL CONTESTO DI UN MERCATO RISTAGNANTE " 5

TRASPORTO INTERMODALE

COLLABORAZIONE FRA TFG TRANSFRACHT E KOMBIVERKEHR
PER IL TRASPORTO COMBINATO MARITTIMO E CONTINENTALE " 7

INDUSTRIA

IL RINA PORTA A TERMINE LA VALUTAZIONE DEL PIÙ GRANDE IMPIANTO MONDIALE
DI GAS NATURALE COMPRESSO " 9

LOGISTICA

SEGNALI DI PRIVATIZZAZIONE PER LE POSTE REALI BRITANNICHE " 11

LEGISLAZIONE

L'IMO ACCOGLIE FAVOREVOLMENTE L'ENTRATA IN VIGORE
DELLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO " 13

STUDI E RICERCHE

LE MIGLIORI INFRASTRUTTURE PORTUALI DEL MONDO SONO QUELLE DEI PAESI BASSI. " 15

REEFER

STRETTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUI REEFER INQUINANTI " 17

CONFERENZE E CONVEGNI

PORTI E TERMINAL AL CENTRO DI INTERMODAL EUROPE 2013 " 20

IN CALENDARIO " 23

15 Settembre 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

I PRIMI DIECI OPERATORI TERMINALISTICI A LIVELLO MONDIALE

Lo studio *Annual Review of Global Container Terminals Operators* della Drewry mostra come la PSA International, la Hutchison Ports, la APM Terminals e la DP World restino i quattro maggiori operatori in termini di possesso di TEU e di portafoglio ma a vari livelli di attività: la DP World e la APM terminals sono assai attive in termini di acquisizioni, disinvestimenti e sviluppi di terreno edificabile, mentre la Hutchison è moderatamente attiva in questi campi e la PSA ancor meno.

Anche la ICTSI e la TIL sono particolarmente attive in termini di espansione del portafoglio.

C'è una chiara attenzione sulle opportunità di crescita nei mercati emergenti da parte di quegli operatori terminalistici globali/internazionali che sono in fase di espansione.

Le principali linee di navigazione nel contempo stanno vendendo quote nei terminal allo scopo di procurarsi liquidità, ma di solito lo fanno conservando il controllo di maggioranza.

La maggior parte dei vettori di conseguenza ha assistito a pochi cambiamenti nei propri portafogli terminalistici, adottando una politica di holding più che una di espansione.

Diversi soggetti attualmente non presenti nella classifica della Drewry stanno crescendo velocemente e dispongono di un sano appetito di espansione a livello internazionale; fra di loro, ci sono la China Merchants, la Gulftainer, la Bolloré e la Yildirim.

Anche altri quali la GPI, la SAAM Ports, la Ultramar e la Ports America stanno effettuando acquisizioni selezionate o stanno cercando di comprare.

Anche alcuni investitori-chiave a livello finanziario od infrastrutturale sono attivi, segnatamente la GIP e la Mitsui.

Il redattore del rapporto, Neil Davidson, afferma: "Nell'ambito del club degli operatori terminalistici globali/internazionali, esistono strategie e livelli di attività ampiamente variabili.

Alcuni operatori sono molto attivi con i loro portafogli mentre altri stanno assistendo a pochi cambiamenti.

Primi 10 operatori terminalistici globali/internazionali in termini di TEU posseduti sulla base dei risultati nel 2012			
Classifica	Operatore	Milioni di TEU	Quota % della produzione mondiale
1	PSA International	50,9	
2	Hutchison Port Holdings	44,8	
3	APM Terminals	33,7	
4	DP World	33,4	
5	COSCO Group	17,0	
6	TIL (Terminal Investment Limited)	13,5	
7	China Shipping Terminal Development	8,6	
8	Hanjin	7,8	
9	Evergreen	7,5	
10	Eurogate	6,5	

Fonte: Drewry Maritime Research

Note:

1. Se non diversamente specificato, i dati comprendono i risultati annuali complessivi per tutti i terminal in cui i possessori di quote le detenevano al 31 dicembre 2012, corretti secondo le dimensioni delle quote detenute in ciascun terminal
2. I dati non comprendono le operazioni di stivaggio presso i terminal per utenti comuni ed escludono anche i terminal per chiatte fluviali
3. La COSCO Group comprende la COSCO Pacific e la COSCO Container Line
4. I dati della PSA e della HPH sono stati corretti tenendo conto della quota del 20% che la PSA detiene nella HPH
5. I dati della Hutchison comprendono i volumi della HPH Trust
6. Alcuni dati sono stimati

È molto probabile una grande attività di fusioni ed acquisizioni, specialmente nei portafogli appartenenti a vettori.

Inoltre, in attesa dietro le quinte, c'è un certo numero di nuovi soggetti intraprendenti, alcuni dei quali presto si qualificheranno quali operatori globali/internazionali.

(da: drewry.co.uk, 27.08.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTINUANO AD ORDINARE NUOVE NAVI NEL CONTESTO DI UN MERCATO RISTAGNANTE

I caricatori preoccupati dalla possibilità che l'ingresso nelle alleanze da parte delle grandi linee di navigazione containerizzate possa far schizzare verso l'alto le tariffe sul lungo termine possono con tutta probabilità rilassarsi almeno per i prossimi anni a venire.

L'ultimo grafico elaborato dalla ditta di analisi in materia marittima con sede a Parigi Alphaliner, mostra come il settore del trasporto marittimo di contenitori stia sperimentando quello che essa descrive come "un'impennata" delle ordinazioni di nuove grandi navi.

Il registro delle ordinazioni è adesso equivalente al 21,5% dell'attuale capacità navale containerizzata.

Il livello delle nuove costruzioni nei cantieri navali è diminuito rispetto ai picchi registrati dal 2005 al 2008 quando le ordinazioni equivalevano al 60% circa della flotta esistente; l'attuale livello, peraltro, indica che il settore continuerà a dover affrontare una capacità aggiuntiva che faticherà ad assorbire.



L'ultima grande ordinazione è stata effettuata dalla UASC (United Arab Shipping Company).

Ai primi di settembre la compagnia di navigazione citata ha annunciato di avere in programma l'acquisizione di dieci nuove navi, metà delle quali da 18.000 TEU ed il resto da 14.000 TEU, al fine di rivaleggiare con le unità della classe E della Maersk.

La Drewry Shipping Consultants calcola che tale acquisizione incrementerà la flotta della UASC del 60%, spingendola potenzialmente fra le prime 12 della classifica mondiale delle compagnie di navigazione containerizzate.

Ciò, finché le ditte rivali stesse non effettueranno ulteriori ordinazioni.

Malgrado le dimensioni dell'ordinazione, la UASC disporrà solamente del 2% della flotta complessiva mondiale una volta che le navi saranno arrivate nel 2015.

Inoltre, la Drewry ha osservato che la UASC è una società appartenente allo stato, così come lo sono Coscon, CSCL ed APL, mentre gli altri vettori dell'Asia orientale usufruiscono di "prestiti agevolati".

Ciò è preoccupante, poiché fa intendere che il capitale potrebbe essere investito su basi meno commerciali, cosa che potrebbe aggravare la tendenza da tempo di atto nel settore marittimo a rifornire in quantità eccessiva il mercato.

Quello che in effetti appare assai probabile è che – dal momento che la domanda di trasporto marittimo containerizzato cresce molto più lentamente della relativa flotta – i prezzi restino bassi.

Unitamente ad una flotta aerea che cresce anch'essa in modo stabile, e dato che sia le navi che gli aerei sono sempre più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante, i prezzi bassi faranno sì che l'attrattiva delle movimentazioni di merci intercontinentali resterà forte, probabilmente in misura bastevole ad annacquare qualsiasi tendenza verso l'approvvigionamento presso l'utente finale.

(da: transportintelligence.com, 11.09.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

COLLABORAZIONE FRA TFG TRANSFRACHT E KOMBIVERKEHR PER IL TRASPORTO COMBINATO MARITTIMO E CONTINENTALE

A partire da settembre, la TFG Transfracht, filiale della Deutsche Bahn, offre ai propri clienti l'opzione di spedizioni dai porti del Mar Baltico alla volta della Repubblica Ceca, espandendo pertanto la propria rete - che prima consisteva della Germania, dell'Austria e della Svizzera - con un ulteriore paese.

La base dell'idea congiunta è l'attuale prodotto degli operatori Kombiverkehr e Bohemiakombi che è stato implementato in collaborazione con la divisione intermodale della DB Schenker Rail.

Esso collegherà Amburgo-Billwerder a Lovosice (Praga) con servizi navetta.

Da Amburgo-Billwerder la Kombiverkehr offre collegamenti con le porte d'accesso alla volta di destinazioni quali la Scandinavia.

L'innovativa idea del prodotto adesso combina spedizioni terrestri e marittime mediante un collegamento ad Amburgo-Waltershof.

La collaborazione fra TFG e Kombiverkehr consente all'attuale prodotto da Amburgo-Billwerder di disporre cinque partenze settimanali anziché tre come avveniva in precedenza.

Il primo treno marittimo sulla tratta Amburgo/Waltershof-Lovosice e viceversa, ugualmente con cinque partenze settimanali, parte il 2 settembre viaggiando per 14 ore.



La collaborazione a segmenti incrociati con la DB Schenker Rail offre vantaggi per i due operatori di trasporto combinato.

“Le sinergie nella rete della DB ci consentiranno di crescere in modo sostenibile anche nel corso della nostra fase di ristrutturazione, mentre la nuova concezione fornirà ai nostri clienti un accesso ottimale ad un mercato promettente e località-chiave per le attività nella Repubblica Ceca” afferma Kerstin Corvers, direttore dell'unità operazioni della TFG Transfracht.

La localizzazione e le capacità di magazzinaggio esistenti nel terminal di Lovosice lo hanno reso un hub attraente con un notevole potenziale di crescita per gli spedizionieri dell'intera Repubblica Ceca settentrionale.

“La maggiore frequenza delle partenze sta a significare che adesso siamo in grado di offrire ai nostri clienti anche una maggiore flessibilità su questa tratta assai popolare.

Essa ci permette altresì di rispondere ancora meglio in futuro ai cambiamenti dei flussi di volumi” dichiara felice Robert Breuhahn, direttore generale della Kombiverkehr.

Quale operatore di trasporto intermodale numero uno in Europa, la Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG sviluppa, organizza e commercializza una rete ferroviaria intermodale che offre agli spedizionieri ed alle imprese di trasporto una intelligente combinazione dei vantaggi offerti da strada, rotaia e nave.

La Kombiverkehr assicura oltre 170 partenze di treni con più di 15.000 collegamenti per un trasporto merci giornaliero in tutta Europa efficiente dal punto di vista dei costi, sicuro ed eco-compatibile.

(da: kombiverkehr.de, 30.08.2013)

INDUSTRIA

IL RINA PORTA A TERMINE LA VALUTAZIONE DEL PIÙ GRANDE IMPIANTO MONDIALE DI GAS NATURALE COMPRESSO

La società di classificazione e verifica internazionale RINA Services ha portato a termine l'approvazione del progetto relativo al maggiore impianto mondiale di gas naturale compresso a Grati, in Indonesia.

Il gas naturale compresso alimenterà il locale impianto per la fornitura di energia da 300 MW.

L'impianto, gestito dalla indonesiana PT PLN (Persero) brucia sino a 15 milioni di piedi cubi standard al giorno di gas ivi immagazzinati, facendo funzionare tre turbine a gas.

L'aggiunta di un impianto a gas naturale compresso alla centrale energetica esistente serve ad affrontare il problema dei picchi della domanda.

Il deposito di gas naturale compresso pesca nel gas delle condotte quando l'impianto non è a piena capacità.

Nei casi di carico di punta, le riserve di gas immagazzinato alimentano l'impianto.

Angelo Lo Nigro, direttore generale soluzioni energetiche della RINA Services, afferma: "Il RINA è un leader a livello mondiale nel settore delle approvazioni della tecnologia inerente al gas naturale compresso.

È una delle poche società di classificazione con esperienza diretta dell'uso di gas naturale compresso nel settore marittimo e che abbia sviluppato regole specifiche per il suo futuro uso.

Tali competenze ed esperienze sono apprezzate nel settore della generazione di energia".

Utilizzando il gas naturale compresso, i costi unitari dell'elettricità si riducono di due terzi rispetto all'energia prodotta dal petrolio e le emissioni di questo



impianto vengono decurtate di 254.000 tonnellate di CO₂ all'anno, 126,5 tonnellate di SO₂ all'anno e di 3.500 tonnellate di NO₂ all'anno.

Il sistema a gas naturale compresso appartiene alla PT Enviromate Technology International (ETI) che ne effettua anche le operazioni.

La PLN sta ora estendendo l'uso del gas naturale compresso per la generazione di energia mediante la costruzione di impianti di gas naturale compresso a Gresik, Tambak Lorok e Muara Tawar.

Al RINA, oltre all'esecuzione della revisione progettuale, è stato conferito l'incarico di assicurare la gestione del progetto ed i servizi tecnici del proprietario.



“Il RINA è stato altresì incaricato dalla PT PLN (Persero) della progettazione della prima implementazione marina del gas naturale compresso al mondo, al fine di trasportare il gas da Gresik, nella parte orientale di Giava, all'isola di Lombok in Indonesia.

Il gas sarà utilizzato per alimentare un piccolo impianto energetico allo scopo di far fronte al picco orario della domanda di elettricità.

È adesso in corso la fase dell'appalto per l'assegnazione del contratto EPC” dichiara Lo Nigro.

(da: shipmanagementinternational.com, 04.09.2013)

LOGISTICA

SEGNALI DI PRIVATIZZAZIONE PER LE POSTE REALI BRITANNICHE

Il governo del Regno Unito ha segnalato l'avvio del processo di privatizzazione della Royal Mail, l'azienda postale appartenente allo stato.

Un avviso circa l'intenzione di quotare la società è stato pubblicato dalla Borsa di Londra il 12 settembre ed un'offerta pubblica iniziale potrebbe avere luogo nelle prossime settimane, mettendola in potenziale rotta di collisione con la più grande agitazione sindacale di sempre nelle poste reali.

La quotazione potrebbe attestare il valore della Royal Mail fra i 2,5 ed i 3 miliardi di sterline, ma il governo non ha deciso esattamente quanta parte dell'operatore postale esso abbia intenzione di vendere; si sa solo che si tratterà di una quota di maggioranza.

Ciò dipenderà dalle condizioni del mercato e dal livello della domanda relativa alle quote.

Ai dipendenti postali sarà assegnato il 10% delle quote, mentre il resto sarà offerto ad investitori istituzionali ed al pubblico.



Ai 150.000 impiegati delle Poste Reali con sede nel Regno Unito verranno assegnate quote libere ed essi potranno richiedere ulteriori quote ai sensi di un'offerta prioritaria a loro destinata.

Il governo sostiene che mediante la quotazione alla Royal Mail saranno dati i mezzi per trovare il denaro di cui essa ha bisogno per effettuare investimenti in futuro.

Tuttavia, il sindacato CWU (Communication Workers Union) ha espresso con clamore la propria opposizione alla quotazione ed è pronta a mobilitare i propri iscritti per uno sciopero.

L'esito del sondaggio effettuato in tal senso sarà annunciato il 3 ottobre e tutti si aspettano che gli iscritti al sindacato votino a favore di un'agitazione.

Il 10 ottobre sarebbe la prima data utile per uno sciopero.

Nel proprio anno finanziario 2012-2013, i proventi del gruppo Royal Mail hanno totalizzato 9,1 miliardi di sterline, rispetto agli 8,8 miliardi di sterline dell'anno precedente.

Questo ha consentito la raccolta di profitti operativi per 403 milioni di sterline a fronte dei 152 milioni di sterline nell'anno finanziario 2011-2012.

Le attività di nucleo britanniche della Royal Mail, facenti capo alla UKPIL (UK Parcels, International & Letters), che comprendono altresì i servizi di corriere espresso tramite la Parcelforce Worldwide, hanno totalizzato entrate per 7,6 miliardi di sterline, ingenerando un profitto operativo dichiarato di 294 milioni di sterline.

Il servizio terrestre pan-europeo di consegna di colli GLS (General Logistics Systems) ha avuto entrate per 1,5 miliardi di sterline e ha riportato un attivo di bilancio nell'ordine di 101 milioni di sterline.

Le entrate complessive del gruppo inerenti ai colli ha totalizzato 4,4 miliardi di sterline l'anno scorso.

(da: lloydsloadinglist.com, 12.09.2013)

LEGISLAZIONE

L'IMO ACCOGLIE FAVOREVOLMENTE L'ENTRATA IN VIGORE DELLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO

Il 2 settembre scorso Koji Sekimizu, segretario generale dell'IMO, ha accolto favorevolmente l'entrata in vigore della MLC 2006 (Convenzione sul Lavoro Marittimo) adottata dall'ILO (Organizzazione Internazionale del Lavoro), agenzia gemella dell'IMO presso l'ONU.

"L'entrata in vigore della convenzione MLC segna un significativo progresso nel riconoscimento dei ruoli dei marittimi e della necessità di salvaguardare il loro benessere e le loro condizioni di lavoro.

Si tratta di una pietra miliare davvero importante per i marittimi e per il settore del trasporto marittimo, su cui fa affidamento l'economia globale" ha dichiarato Sekimizu.



Il trattato relativo alla MLC, che è stato ratificato da 48 paesi, mira a conseguire condizioni decenti di lavoro per i marittimi di tutto il mondo e ad assicurare gli

interessi economici in un regime di concorrenza leale per gli armatori di qualità.

La MLC è considerata il "quarto pilastro" dei più importanti regolamenti marittimi inerenti allo shipping internazionale, dal momento che va ad implementare le tre principali convenzioni adottate dall'IMO: la SOLAS (Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare), la MARPOL (Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento derivante dalle Navi) e la STCW (Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Guardia per i Marittimi).

Questi tre trattati dell'IMO erano stati in prima battuta adottati negli anni '70 ed ognuno di loro è stato ratificato da più di 150 paesi, che rappresentano oltre il 99% del trasporto marittimo mondiale di merci.

L'IMO e l'ILO hanno una lunga storia di collaborazione in ordine a questioni che sono di competenza di entrambe le organizzazioni, nella misura in cui

riguardano i marittimi, e hanno istituito gruppi di lavoro congiunti ad hoc ILO/IMO di esperti su argomenti quali le ore di lavoro e di riposo, gli accertamenti medici dei marittimi, il trattamento corretto dei marittimi nel caso di un incidente in mare e la responsabilità ed i risarcimenti inerenti alle denunce per la morte, le ferite e l'abbandono dei marittimi.

La Convenzione STCW dell'IMO è stata rivista nel 2010 e comprende i provvedimenti che rispecchiano i requisiti della MLC sulle questioni tipo ore di lavoro e riposo, laddove i due trattati si sovrappongono.

(da: multimodaljournal.com, 03.09.2013)

STUDI E RICERCHE

LE MIGLIORI INFRASTRUTTURE PORTUALI DEL MONDO SONO QUELLE DEI PAESI BASSI

Secondo il “Rapporto sulla Competitività Globale 2013-2014” del Forum Economico Mondiale, i Paesi Bassi guidano la classifica inerente a 148 economie di tutto il mondo per quel che attiene la qualità delle proprie infrastrutture portuali.

“Il fatto che i Paesi Bassi abbiano le migliori infrastrutture portuali del mondo è dovuto in gran parte ai nostri continui investimenti nel porto di Rotterdam nel corso degli ultimi anni, ad esempio quelli relativi al Maasvlakte 2” afferma Hans Smits, amministratore delegato dell’Autorità Portuale di Rotterdam.

“Noi basiamo questi investimenti su una visione ampiamente supportata dello sviluppo che desideriamo per il porto: la Port Vision 2030.

E questo, lo facciamo con tutte le parti coinvolte: municipi, ministeri, settore imprenditoriale ed organizzazioni non governative.

Una visione dotata di ampio supporto assicura chiarezza e fiducia nel futuro.

Gli imprenditori del settore sanno quello che possono aspettarsi” ha aggiunto.

Al secondo posto, dietro ai Paesi Bassi, c’è Singapore seguita da Hong Kong e dagli Emirati Arabi Uniti.

Il Regno Unito e gli Stati Uniti sono stati classificati rispettivamente al 15° e 16° posto.

Singapore è stato classificato al primo posto per le sue infrastrutture di trasporto aereo prima di Hong Kong, degli Emirati Arabi Uniti e dei Paesi Bassi.



La Germania e la Francia si sono piazzate rispettivamente all'8° e 10° posto ed il Regno Unito al 28°.

Quanto alle infrastrutture ferroviarie, il Giappone è in testa, seguita da Svizzera, Hong Kong, Francia e Spagna.

Il Regno Unito si è piazzato al 14° posto.

In relazione alla qualità delle strade, gli Emirati Arabi Uniti, la Francia e l'Oman sono stati i paesi migliori.

Gli Stati Uniti si sono classificati diciottesimi ed il Regno Unito ventottesimo.

Le infrastrutture, che oltre ai trasporti includono la telefonia e l'energia, rappresentano uno dei 12 "pilastri di competitività" identificati dal Forum Economico Mondiale.

La Svizzera è il paese impostosi come il migliore per le sue infrastrutture complessive – porti, trasporto aereo, ferroviario, stradale, telefonia ed energia – seguita da Hong Kong e dalla Finlandia.

In classifica gli Emirati Arabi Uniti sono al 4° posto, Singapore è al 5° posto, la Francia al 6° posto, la Germania al 10° posto, gli Stati Uniti sono al 19° posto, la Corea del Sud si piazza al 23° posto ed il Regno Unito al 28° posto.

La Cina è attestata al 74° posto e la Russia al 93° posto.

(da: lloydsloadinglist.com, 11.09.2013)

REEFER

STRETTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUI REEFER INQUINANTI

È possibile che i contenitori refrigerati nell'Unione Europea vengano assoggettati ad un esame minuzioso dopo che la Commissione Europea ha sollecitato gli stati membri a far rispettare l'esistente divieto relativo ai container reefer che danneggiano l'ozono.

La Commissione ha pubblicato la propria presa di posizione sulla normativa inerente ai reefer nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 22 agosto scorso, in seguito alle richieste da parte di soggetti interessati ad un chiarimento delle incertezze sulla normativa al riguardo.



Il Regolamento sull'Ozono del 2009 dell'Unione Europea vieta l'importazione e l'esportazione di equipaggiamenti contenenti sostanze che esauriscano l'ozono.

Fra loro ci sono i container refrigerati costruiti con schiuma isolante contenente HCFC (idroclofluorocarburi).

Tuttavia, esiste un'esenzione dal divieto dell'Unione Europea per i contenitori che non siano collocati nel mercato in modo permanente.

È stato proprio questo periodo dilatorio provvisorio che ha comportato l'incertezza giuridica suddetta.

Si tratta della prima volta che la Commissione Europea pubblica la propria opinione sull'argomento in questione.

Il produttore di reefer MCI (Maersk Container Industry) sin dal 2010 ha chiesto chiarimenti e l'applicazione del regolamento 1005/2009 così come ha sollecitato incentivi da parte dell'Unione Europea finalizzati alla dismissione dei reefer contenenti HCFC141b.

Inoltre, articoli sui media ed interpellanze del Parlamento Europeo in materia hanno spinto la Commissione Europea ad intraprendere l'iniziativa.

L'opinione della Commissione Europea pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale non ha comportato alcuna modifica al regolamento, ma è chiaro che questi contenitori non dovrebbero essere rivenduti nell'Unione Europea e che gli stati membri debbono applicare il divieto e controllare che i container in circolazione ai sensi dell'esenzione temporanea lo stiano facendo correttamente.

L'opinione sopra citata dovrebbe inoltre far suonare sirene di allarme per i proprietari di reefer contenenti HCFC che, ai sensi del regolamento, dovrebbero sapere con esattezza dove sono i loro box in qualsiasi momento e da quanto tempo essi stanno circolando "temporaneamente" nel mercato dell'Unione Europea.

Inoltre, è ora più chiaro perché la Commissione Europea non si è limitata a vietare del tutto i container HCFC141b e perché anzitutto esista l'esenzione.

In primo luogo, secondo il Protocollo di Montreal sulle Sostanze che Danneggiano lo Strato di Ozono, l'uso continuo degli HCFC è ancora consentito, compreso nella produzione di container intermodali.

Ciò significa che i contenitori intermodali utilizzati nei traffici internazionali contengono ancora normalmente sostanze dannose per l'ozono, malgrado siano disponibili delle alternative.

La tecnologia della schiuma isolante Supotec, ad esempio, è stata sviluppata e brevettata dalla MCI nel 2002.



Supportata dal W.W.F., essa non danneggia lo strato di ozono terrestre.

Il costo di acquisto di un container Supotec è di circa 50 dollari USA maggiore rispetto ad uno che utilizzi lo HCFC141b, una differenza di poco rilievo dal momento che il costo medio di un box reefer è di 10.000 dollari USA.

Tuttavia, approssimativamente il 15% dei contenitori refrigerati mondiali viene costruito con la Supotec, mentre il resto è ancora fatto con l'HCFC141b.

Un piccolo numero di box è stato costruito utilizzando un'altra alternativa più salutare chiamata Cyclopentane.

In secondo luogo, ai sensi delle convenzioni internazionali, come la Convenzione relativa all'Ammissione Temporanea o la Convenzione sul Trattamento Doganale dei Contenitori in Gruppo utilizzati nel Trasporto

Internazionale, la libera movimentazione dei contenitori intermodali non dovrebbe essere assoggettata a limitazioni.

Il divieto illimitato dei reefer HCFC141b in Europa potrebbe essere visto come contrario a queste due convenzioni.

Resta da vedere se la pubblicazione dell'opinione della Commissione Europea in pratica incoraggerà più ispezioni da parte degli stati membri ai fini dell'applicazione della lettera della legge.

Da parte sua, la MCI le darà un'opportunità, afferma il portavoce della società Erik Høgh-Sørensen.

“La produzione dei reefer con l'HCFC141b continua e la Commissione Europea ammette senza dubbio che ciò costituisce un onere ambientale non necessario, il che spiega perché la Commissione stia chiedendo alle autorità degli stati membri di darsi da fare in tal senso.

Vedremo se la cosa funzionerà o no”.

(da: theloadstar.co.uk, 05.09.2013)

CONFERENZE E CONVEGNI

PORTI E TERMINAL AL CENTRO DI INTERMODAL EUROPE 2013

Nel corso di Intermodal Europe 2013, che si terrà nell'area portuale operativa di Amburgo in Germania dall'8 al 10 ottobre prossimi, si svolgeranno varie sessioni della conferenza focalizzate sui porti.

Importanti relatori espressione del settore portuale e terminalistico tratteranno delle sfide correlate ai porti e condivideranno le relative soluzioni nel corso di alcune delle sessioni della conferenza presso l'Hamburg Messe.

Le questioni portuali inerenti al trasporto intermodale costituiranno il punto focale della prima giornata, nel corso di una sessione presieduta da Peter Ward, direttore commerciale della filiera distributiva alla DP World London Gateway.

Intermodal Europe 2013 precederà l'inaugurazione del London Gateway, che rappresenta il primo grande porto containerizzato per traffici a lungo raggio britannico del 21° secolo ed il più grande parco logistico europeo, la cui apertura è prevista verso la fine del 2013.

"Il principale argomento di questa sessione della conferenza dedicata ad un caso di studio sarà costituito dall'attenzione posta a ciò che attualmente sta accadendo nell'ambito dei porti e del settore terminalistico di tutto il mondo, nel loro ruolo di guida economica di pari passo con l'allungamento della filiera della distribuzione" afferma Peter Ward.

"Ad esempio, mentre le operazioni portuali si spostano ad est, le operazioni produttive si stanno spostando ad ovest.

Allo scopo di compensare la lunghezza della filiera distributiva, i porti si stanno spostando per essere più vicini al cliente finale".

Il London Gateway è situato strategicamente al fine di aiutare gli importatori e gli esportatori a ridurre i costi della filiera della distribuzione.

"Con le sue varie direttrici di accesso attraverso l'autostrada ad otto corsie da poco migliorata M25, ed essendo il più grande terminal ferroviario intermodale nel Regno Unito, esso si presenta come un eccellente esempio di trasporto intermodale" dichiara Ward, spiegando che il 30% dei volumi containerizzati del porto sarà movimentato per ferrovia.

“L’Intermodal Europe è uno degli eventi più importanti nel nostro settore e, secondo la mia esperienza diretta, offre una buona occasione di partecipazione alla gente giusta in un solo posto ed allo stesso tempo” aggiunge Ward.

Nel corso della stessa giornata Alexandra Tornow, direttrice associata EMEA Research presso la Jones Lang LaSalle, presiederà una sessione della conferenza dedicata alla crescente importanza delle proprietà immobiliari logistiche per il successo a lungo termine dei porti, così come per lo sviluppo dei centri di distribuzione nei (o nei pressi dei) porti.

Una sessione della conferenza dedicata al trasporto marittimo a corto raggio innovativo ed alle opportunità offerte dalla rete ferroviaria per la Germania nord-occidentale e l’Olanda settentrionale sarà presieduta da Rüdiger Beckmann, direttore vendite della JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG.



8 – 10 OCTOBER 2013
HAMBURG MESSE

Parteciperanno ai lavori anche l’amministratore delegato della GoMultimodal GmbH, Gerhard Oswald, ed un rappresentante della Nosta-Transport GmbH.

“Nel corso della sessione citata, Beckermann parlerà delle nuove concezioni del trasporto intermodale, con speciale attenzione ai collegamenti con l’hinterland, citando quale esempio lo JadeWeserPort” afferma Andreas Bullwinkel dello JadeWeserPort.

“Il terminal container preso lo JadeWeserPort contribuisce in maniera notevole al miglioramento dell’efficienza della filiera distributiva.

Non ci sono intasamenti nel traffico e tempi di attesa, cosa che contribuisce ad apportare vantaggi ancora maggiori ai clienti della filiera distributiva”.

Bullwinkel spiega che lo JadeWeserPort spera di realizzare collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio con il Regno Unito, la Turchia e la Russia.

“Ciò contribuirebbe ad ottimizzare la filiera della distribuzione, con nuove linee di trasporto marittimo a corto raggio attraverso lo JadeWeserPort, creando nuove opportunità dirette per l’hinterland” spiega Bullwinkel.

“Lo Hinterland Hub contribuisce con la rete regionale per i traffici di transito in Bassa Sassonia ed Osnabrück aiuta a promuovere i traffici intermodali alla volta dello JadeWeserPort”.

Un’innovativa dimostrazione di operazioni portuali e nell’hinterland sarà effettuata da Benjamin Bruegelmann e Stefan Breitenbach, coordinatori delle dimostrazioni portuali alla Eurogate/HHM.

Drazen Zgaljic della MEDNET presenterà le modalità atte a semplificare ed armonizzare le procedure marittimo-portuali nell'ambito della regione mediterranea.

Il progetto MEDNET punta ad occuparsi di specifiche questioni attinenti le operazioni portuali e le procedure doganali.

I partner del progetto TIGER DEMO presiederanno una sessione della conferenza, presentando le esperienze internazionali sinora individuate e dimostrate nel corso dei progetti TIGER e TIGER DEMO.



“Il TIGER DEMO è stato implementato allo scopo di contribuire a determinare le migliori pratiche per il trasporto merci intermodale

mediante l'utilizzazione del trasporto ferroviario” spiega Franco Castagnetti, leader del progetto.

“Per mezzo di collegamenti diretti dai porti marittimi alle ferrovie, i tempi di attesa dei contenitori nei porti possono essere ridotti notevolmente.

Vi sono inoltre specifici vantaggi geografici.

Ad esempio, i contenitori che arrivano nel porto di Genova possono ovviare ai colli di bottiglia sull'Appennino via ferrovia alla volta di Rivalta”.

Alle sessioni focalizzate sui porti parteciperanno professionisti delle linee di navigazione, delle agenzie marittime, delle filiere distributive, dei trasporti, della logistica e dirigenti dei terminal.

“Queste sessioni contribuiranno a far sì che la gente comprenda meglio le attuali tendenze e gli attuali sviluppi nell'ambito dei settori portuale e terminalistici” afferma Sophie Ahmed, direttrice eventi dell'Intermodal Europe.

(da: shdlogistics.com, 09.09.2013)

IN CALENDARIO

- [Cool Logistics Global](#)
Rotterdam, The Netherlands
24th Sep 2013 - 26th Sep 2013

- [TOC Container Supply Chain: Americas](#)
Miami, U.S.A.
1st Oct 2013 - 3rd Oct 2013

- [Intermodal Europe 2013](#)
Hamburg Messe
Tuesday 8 - Thursday 10 October 2013

- [Air Cargo & Logistics Asia 2013](#)
Singapore at the Marina Bay Sands Expo & Convention Centre on October 16-18, 2013
16th Oct 2013 - 18th Oct 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

- [The 8th annual Cold Chain Distribution conference](#)
London
3rd Dec 2013 - 4th Dec 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.