



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 Ottobre 2013

PORTI

COALIZIONE DI UTENTI PORTUALI PREME PER L'APERTURA DEI SERVIZI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA STRATEGIA A CASCATA DELLE TRIPLE-E METTE A RISCHIO GLI ARMATORI
DI PORTACONTAINER PANAMAX " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

IL SETTORE FERROVIARIO EUROPEO SI BATTE AFFINCHÉ
L'AGENZIA FERROVIARIA EUROPEA SIA UNO SPORTELLINO UNICO " 9

TRASPORTO INTERMODALE

GLI SPEDIZIONIERI MULTINAZIONALI PERDONO QUOTE DI MERCATO IN TUTTO IL MONDO
A FAVORE DEGLI OPERATORI INDIPENDENTI " 12

LOGISTICA

NUOVA COLLABORAZIONE LOGISTICO-FERROVIARIA IN EUROPA " 14

LEGISLAZIONE

UNA NUOVA ERA PER LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO NELL'UNIONE EUROPEA ... " 16

STUDI E RICERCHE

MIGLIORARE L'EFFICACIA DELLA CONFORMITÀ ALLA NORMATIVA " 18

REEFER

LA CARRIER TRANSICOLD INTRODUCE LA TECNOLOGIA DI CONTROLLO ATMOSFERICO
XTENDFRESH PER IL TRASPORTO PROLUNGATO DI PRODOTTI DEPERIBILI..... " 20

IN CALENDARIO " 23

15 Ottobre 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

COALIZIONE DI UTENTI PORTUALI PREME PER L'APERTURA DEI SERVIZI

Una coalizione di rappresentanti dell'utenza portuale ha chiesto alla Commissione Europea di includere il lavoro portuale, la lavorazione dei carichi ed i servizi passeggeri in una nuova normativa sul libero accesso al mercato in corso di discussione a Bruxelles.

I rappresentanti di agenti marittimi, spedizionieri di merci ed armatori hanno fatto in modo che il proprio appello fosse tempestivo, dal momento che il 2 ottobre si è svolta la prima discussione in seno alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo in ordine alla proposta della Commissione di istituire una struttura relativa all'accesso del mercato ai servizi portuali ed alla trasparenza finanziaria dei porti.



L'organismo degli agenti marittimi ECASBA, la CLECAT per gli spedizionieri ed il gruppo ECSA degli armatori hanno dichiarato in una pubblicazione congiunta che la direttiva proposta sta a significare che "entrerà in vigore una base giuridica in relazione all'accesso al mercato ed alla trasparenza dei porti".

La dichiarazione prosegue con un avvertimento: "Gli utenti, tuttavia, si rammaricano per la differenza di trattamento dei servizi portuali, e più precisamente per l'esclusione del lavoro in porto, della lavorazione dei carichi e dei servizi passeggeri dalla libertà di fornire i servizi.

Anche se gli utenti comprendono le ragioni politiche che stanno dietro a questa decisione, sottolineano peraltro che questi servizi essenziali non dovrebbero essere esclusi".

Nel documento si legge inoltre: "Non includendo la lavorazione dei carichi ed i servizi passeggeri, non esiste alcuna base giuridica per occuparsi delle attuali pratiche restrittive ed anticoncorrenziali, dal momento che la libertà di fornire servizi non si applica direttamente ed occorre una normativa ausiliaria.

Ciò implica altresì il rischio di un effetto a cascata, nel senso che anche altri servizi potrebbero essere esclusi dalla proposta normativa".

Quando la Commissione a maggio aveva annunciato la revisione della propria politica del settore, aveva proposto nuove direttive e modifiche legislative al

fine di "evitare possibili abusi tariffari da parte di operatori dotati di diritti esclusivi" presso i porti dell'Unione Europea.

È importante notare che la proposta escludeva la lavorazione dei carichi – in passato, questo, motivo di duro conflitto con i sindacati dei portuali europei – ed i servizi passeggeri dalle regole inerenti l'accesso al mercato.

I portuali europei, guidati dai colleghi di Anversa e Rotterdam, hanno bloccato tali proposte di liberalizzazione dei servizi portuali almeno due volte in passato, con dimostrazioni di massa all'esterno del Parlamento Europeo.



Tuttavia, la triplice alleanza degli utenti portuali sostiene che i provvedimenti proposti sull'accesso al mercato sono "in effetti ben equilibrati e proporzionati, e che pertanto non c'è alcuna necessità di escludere nessun servizio".

Continua l'alleanza: "La proposta difficilmente andrà ad interferire con i sistemi in atto oggi che funzionano bene.

Gli utenti possono accettare che in qualche porto vengano applicate restrizioni ai servizi; tuttavia, tali restrizioni debbono essere assoggettate a condizioni rigorose.



È del tutto logico che se ai fornitori di servizi venissero concessi diritti esclusivi, dovrebbe esserci una maggiore trasparenza ed un maggiore controllo.

Questo meccanismo consentirebbe un corretto e buon funzionamento a tutti i fornitori di servizi portuali, rispettandone le relative particolarità".

Gli utenti portuali evidenziano come i clienti dei porti desiderino sapere che cosa pagano: "Pertanto l'aumento della trasparenza degli oneri è visto con favore.

Peraltro, dev'esserci spazio per le trattative commerciali.

Le variazioni degli oneri relativi alle infrastrutture portuali devono rimanere a discrezione delle autorità e degli utenti portuali".

L'alleanza vorrebbe assistere ad una "rapida adozione" della proposta da parte del Parlamento e del Consiglio Europeo, "senza la clausola che esclude la lavorazione dei carichi ed i servizi passeggeri".

Continua l'alleanza: "La proposta assicurerà gli strumenti per affrontare il problema delle attuali inefficienze nei porti con il dovuto rispetto per le attuali difformità fra i porti dell'Unione Europea".

"Qualsiasi ulteriore ritardo ostacolerebbe lo sviluppo sostenibile del sistema trasportistico dell'Unione Europea nel suo complesso e comporterebbe un impatto negativo sulle prospettive di crescita economica".

(da: lloydsloadinglist.com, 02.10.2013)

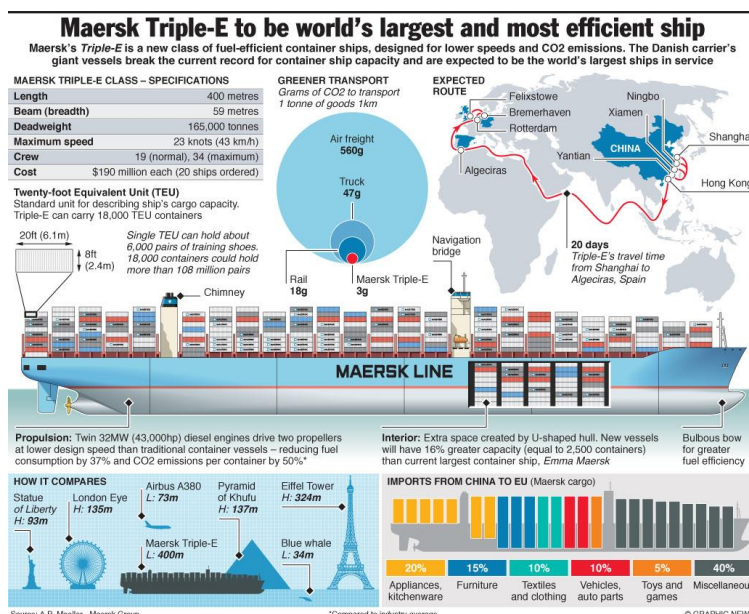
TRASPORTO MARITTIMO

LA STRATEGIA A CASCATA DELLE TRIPLE-E METTE A RISCHIO GLI ARMATORI DI PORTACONTAINER PANAMAX

I programmi della Maersk Line finalizzati a sostituire il tonnellaggio noleggiato dopo la cascata delle sue navi Tripla-E potrebbe mettere a rischio di eccesso di capacità gli armatori di navi panamax, in particolare se anche altri vettori dovessero seguire tale strategia.

Le navi Tripla-E non aggiungeranno capacità ed andranno a rimpiazzare il tonnellaggio noleggiato dopo la sovrapposizione, ha dichiarato Morten Engelstoft, amministratore delegato della Maersk Line in occasione della propria giornata sul mercato dei capitali.

Engelstoft ha spiegato che ha senso possedere navi più grandi e specializzate di proprietà e noleggiare a breve termine quelle più piccole e meno costose.



Egli si aspetta che nel corso dei prossimi quattro mesi 22 navi vengano riconsegnate alla scadenza del contratto o reimpiegate, il che rappresenta il 12% dell'attuale flotta della Maersk Line.

La maggior parte di queste riconsegne sarebbe costituita da navi di dimensioni panamax, che attualmente rappresentano il 20% della flotta della Maersk Line.

Di queste, il 24% viene noleggiato in entrata.

La strategia per la porzione della flotta di proprietà consiste nel tenere le navi ferme o dismetterle od impiegarle in viaggi a corto raggio.

La navi Wafmax della Maersk Line costituiscono un'eccezione e sono decisive per i suoi servizi alla volta dell'Africa occidentale.

Engelstoft ha detto che queste 22 navi ottimizzate sono essenziali e dovrebbero essere mantenute.

Da sempre, la proporzione delle navi di proprietà e noleggate nel loro complesso della Maersk è stata più o meno di 50:50.

Tuttavia, con l'introduzione delle navi Tripla-E, la quota di proprietà della capacità si incrementerebbe sino ad una percentuale prossima al 70%.

La riconsegna delle navi noleggate è una cosa buona per la Maersk, ma non lo è così tanto per gli armatori.

Aumentare la porzione di proprietà della flotta è un buon modo per ridurre i costi ed avere un maggiore controllo su parti più efficienti della flotta.

Gli armatori di navi più piccole ne soffrirebbero se questa dovesse diventare una strategia più diffusa per consolidare la capacità.



Per quanto riguarda i primi 10 vettori, la ripartizione della percentuale fra navi panamax di proprietà e noleggate varia ampiamente.

Secondo *Lloyd's List Intelligence*, la Maersk ha una proporzione simile a quella della China Shipping con una preponderanza di unità panamax di proprietà.

La CMA CGM ha un'alta percentuale di unità noleggate nella categoria delle panamax, cosa che potrebbe preoccupare gli armatori se la linea di navigazione francese dovesse seguire la strategia della Maersk di riconsegnarle una volta scaduti i termini del contratto.

La CMA CGM, tuttavia, ha un numero minore di grosse navi sotto ordinazione rispetto alla Maersk, di modo che la strategia a cascata ed il reimpiego per fare spazio alle navi più grandi e limitare l'eccesso di capacità suscitano minori preoccupazioni.

La compagnia ha in ordinazione cinque navi di dimensioni fra 10.000 e 12.999 TEU e nessuna nella categoria delle petroliere ultra grandi.

La CMA CGM ha già tre navi da 16.000 TEU in servizio.

Si ritiene che la MSC sia la controparte che sta dietro alle tre navi da 18.000 TEU ordinate da un acquirente asiatico ed anche delle tre navi da 16.000 TEU ordinate ed in consegna nel 2015.

Sia la China Shipping che la United Arab Shipping Co hanno ordinato navi da 18.000 TEU.

Le navi panamax hanno meno economie di scala di quelle delle navi più grandi.

I vettori possono essere costretti ad utilizzare queste navi nei traffici interregionali in determinati porti che possono lavorarle, il che rappresenta un'alternativa maggiormente allettante rispetto a quella di tenerle ferme.

Quelle che non dispongono di attrezzature hanno meno futuro di quelle attrezzate, dal momento che queste ultime dispongono di maggiori opportunità di scelta dei traffici da coprire servendosi dei porti locali minori.

Un'altra opzione consiste nell'utilizzarle per servizi congiunti al posto delle navi più piccole, dal momento che presentano tariffe più economiche.

Si stanno ancora verificando nuove consegne di questa categoria dimensionale di navi, sebbene ad un ritmo inferiore.

Ad esempio, l'unità di nuova costruzione *Kota Laceng* da 4.000 TEU appartenente alla PIL va ad aggiungersi il mese prossimo al suo servizio WSA2 Asia-America centrale e meridionale.

Tutte le navi impiegate in questo servizio spaziano dai 3.800 ai 5.000 TEU.

Anche se la Maersk Line non ha voluto dire granché a proposito della propria alleanza P3, ha però affermato che è improbabile che il raggruppamento in questione possa influenzare la percentuale delle navi di dimensioni panamax di cui c'è necessità, dal momento che queste navi vengono per lo più utilizzate nei traffici non toccati dalla P3.

La compagnia di navigazione si aspetta che i concorrenti utilizzino le sue stesse tecniche per ridurre i costi, quali la lenta navigazione, il fermo-nave, la cancellazione delle partenze ed i consolidamenti.

Per i prossimi 12 mesi non è in programma alcuna ordinazione.

Attraverso la strategia a cascata delle navi più grandi e la sostituzione del tonnellaggio noleggiato, la Maersk afferma di avere in programma la conservazione della propria quota del mercato containerizzato pur tra difficili condizioni.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 03.10.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL SETTORE FERROVIARIO EUROPEO SI BATTE AFFINCHÉ L'AGENZIA FERROVIARIA EUROPEA SIA UNO SPORTELLO UNICO

Le associazioni ferroviarie d'Europa stanno premendo sul Consiglio dell'Unione Europea affinché adotti una programmazione nel senso di fare dell'ERA (Agenzia Ferroviaria Europea) lo sportello unico per la certificazione della sicurezza e l'autorizzazione dei veicoli in Europa in luogo della proposta presentata da alcuni stati membri a favore di una versione modificata dell'attuale tremendo sistema.

Le associazioni hanno spinto affinché l'ERA divenisse uno sportello unico allo scopo di porre fine all'esistente costosa procedura – che oltre tutto porta via un sacco di tempo – relativa all'autorizzazione ed alla sicurezza dei veicoli che al momento attuale viene condotta a livello nazionale e ha comportato la conseguenza che intere flotte di nuovi treni languiscono sui binari morti per mesi in attesa dell'autorizzazione ad entrare in servizio.

Nel proprio nuovo ruolo, l'ERA collaborerebbe strettamente con le NSA (Autorità Nazionali per la Sicurezza), specialmente allo scopo di stabilire tutti i restanti ruoli a livello nazionale.

Tuttavia, alcuni stati membri stanno spingendo avanti un'alternativa alla Direttiva sulla Sicurezza nel cui contesto una NSA assumerebbe la guida e fungerebbe da sportello unico coordinandosi con gli altri NSA.

La NSA-guida sarebbe l'ente coordinatore e responsabile della corretta applicazione delle procedure, nonché per il rilascio della certificazione sulla sicurezza.

La proposta è stata accolta con serietà, dal momento che attualmente è al vaglio del gruppo di lavoro trasporti del Consiglio.

Le associazioni affermano che questo approccio "dipende in tutto e per tutto dal mutuo rispetto ed è probabile che non abbia successo a causa degli approcci divergenti a livello nazionale.

Inoltre, in caso di controversia fra le NSA, non vi sarebbe alcun organismo di appello indipendente cui rivolgersi, e, pertanto, le decisioni potrebbero rimanere pendenti illimitatamente perché le parti "uguali" non sono riuscite a raggiungere una soluzione comune.

La concezione della NSA-guida comporterà la prosecuzione delle odierne inefficienti e lunghe procedure per il conseguimento della certificazione sulla sicurezza.

La proposta dev'essere respinta allo scopo di porre rimedio ad una situazione difficile e non limitarsi a conservare l'odierno problematico scenario".

Le associazioni sostengono che rendere l'ERA responsabile del rilascio delle autorizzazioni ai veicoli e dei certificati relativi alla sicurezza, in stretta collaborazione con le NSA, sarebbe un notevole passo avanti.

Esse, peraltro, vorrebbero che l'ERA venisse dotata di sufficiente personale competente ed esperto.

"Adottare l'approccio del tipo NSA-guida finirebbe per consolidare l'attuale inaccettabile situazione e rappresenterebbe inoltre un passo indietro irreversibile nella direzione sbagliata" dichiarano la CER (Comunità delle Imprese Ferroviarie ed Infrastrutturali Europee), la



Unife (Associazione dell'Industria Ferroviaria Europea), la ERFA (Associazione Europea Trasporto merci Ferroviario), la UIP (Unione Internazionale dei Proprietari di Carri ferroviari), la Epittola (Associazione Europea Treni Passeggeri e Noleggiatori di Trazione Operativa), la UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie), la UITP (Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico) e la UIRR (Unione Internazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia).

Fra pochi giorni avrà luogo una decisiva riunione del Consiglio con all'ordine del giorno la Direttiva sulla sicurezza proposta dalla Presidenza lituana.

"Il settore ferroviario si aspetta che in occasione della riunione venga approvato un approccio generale da parte degli stati membri" affermano le associazioni.

"Si dovrebbe continuare nella direzione di un ruolo potenziato dell'ERA mediante il rilascio di certificati sulla sicurezza ed ulteriori iniziative verso l'Area Ferroviaria Unica Europea".

Questa opinione è supportata da Philippe Citroën, direttore generale della Unife, il quale dichiara: "Il settore ferroviario europeo da anni chiede procedure semplificate e trasparenti per le autorizzazioni ai veicoli e le discussioni sul

Fondamento Tecnico del Quarto Pacchetto Ferroviario finora hanno percorso il binario giusto.

Il ruolo potenziato dell'ERA non dovrebbe essere messo in discussione".

(da: railjournal.com, 01.10.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

GLI SPEDIZIONIERI MULTINAZIONALI PERDONO QUOTE DI MERCATO IN TUTTO IL MONDO A FAVORE DEGLI OPERATORI INDIPENDENTI

Gli ultimi dati pubblicati nell'ambito del settore delle spedizioni di merci rivelano che i primi 20 operatori a livello globale stanno perdendo quote di mercato in ogni regione del mondo e che gli spedizionieri locali ed indipendenti guidano invece la crescita del settore.

Peraltro, non si supposeva in modo inequivocabile che ciò accadesse.

Esperti del settore, dirigenti delle case di spedizione multinazionali, studenti di economia, tutti quanti si erano messi in fila nel 2009, prevedendo che la recessione mondiale avrebbe tolto di mezzo la categoria degli spedizionieri indipendenti e che il consolidamento avrebbe lasciato sopravvivere solo le imprese di logistica globali, assegnandogli un ruolo dominante ed in rapida crescita senza possibilità di una inversione di marcia.



Hermann Ude, responsabile della DHL Global Forwarding, aveva dichiarato pubblicamente nel 2009 che i piccoli spedizionieri sarebbero crollati e che molti di loro sarebbero "proprio spariti".

Ude, in realtà, si sbagliava, dal momento che il settore degli operatori indipendenti è più vibrante ed affermato che mai, a dispetto dei guai economici mondiali degli ultimi anni.

La crescita delle case di spedizione indipendenti è stata ora confermata da una serie di statistiche che dimostrano come, ben lungi dall'arretrare, gli indipendenti stanno crescendo rapidamente e togliendo quote di mercato alle multinazionali.

Ad esempio, l'ultimo rapporto della WorldACD, una fonte primaria di dati ed analisi utilizzata dalle linee aeree di tutto il mondo, mostra che le

multinazionali stanno perdendo quote di mercato di trasporto merci aereo a livello globale.

Nel rapporto, che analizza le prestazioni di trasporto merci aereo degli spedizionieri, si legge: "Dei tre gruppi di distribuzione (primi 20 a livello mondiale, primi 20 a livello locale e piccoli spedizionieri), i primi 20 a livello mondiale hanno perso volumi quasi dappertutto e hanno perso quote di mercato in tutte le regioni.

Anche nel Medio Oriente, dove questo gruppo ha fatto registrare una crescita del 4%, la sua quota è diminuita perché i volumi degli spedizionieri regionali sono cresciuti notevolmente".

Altre zone dipingono un quadro simile: tutti i primi 20 regionali mostrano una quota in crescita nelle loro aree "di casa".

Il gruppo dei "piccoli spedizionieri" ha incrementato la propria quota in tutti i continenti, fatta eccezione per le Americhe.

La loro crescita è stata alquanto notevole in Medio Oriente (+16%) e nell'Asia del Pacifico (+10%).

In percentuale rispetto ai loro volumi complessivi, dato il declino dei primi 20 spedizionieri globali, le linee aeree dedicate al trasporto merci nell'Asia del Pacifico spiccano davvero.

Questo gruppo ha mostrato il maggiore spostamento verso i primi 20 operatori a livello regionale ed i piccoli spedizionieri: dal 58% dei loro volumi complessivi due anni fa, all'odierno 64%, in parte a causa delle loro quote di volumi interasiatici".

Tuttavia, non è solo nelle quote di mercato relative al trasporto merci aereo che le multinazionali stanno avendo cattive prestazioni.

Un rapporto pubblicato nello scorso mese di aprile ha rivelato: "I primi 20 spedizionieri a livello mondiale come gruppo continuano a perdere ricavi: in ribasso dell'8,3% in dollari USA da gennaio ad aprile 2013, rispetto allo stesso periodo del 2012".

I ricavi degli spedizionieri indipendenti sono stati migliori di oltre il 5%.

(da: theloadstar.co.uk, 04.10.2013)

LOGISTICA

NUOVA COLLABORAZIONE LOGISTICO-FERROVIARIA IN EUROPA

Una nuova associazione imprenditoriale fra VTG e Kuehne & Nagel ha portato alla creazione del "più grande fornitore privato di logistica ferroviaria in Europa".

La VTG AG, una delle principali società europee di logistica ferroviaria e noleggio carri, e la Kuehne & Nagel, una delle più importanti società mondiali di logistica, hanno siglato un accordo ad Amburgo finalizzato alla fusione di determinate operazioni.

Previa approvazione da parte delle autorità anti-trust, la nuova società, che effettuerà operazioni sotto la denominazione di VTG Rail Logistics, inizierà le attività il 1° gennaio 2014.

I negoziati erano stati annunciati ad aprile quando le due parti avevano confermato di aver sottoscritto un protocollo d'intesa "al fine di esplorare le opportunità di fusione di determinate attività ferroviarie".

"Questa joint-venture sotto l'egida della VTG Rail Logistics sta creando una società logistico-ferroviario con una rete diffusa in tutta l'Europa di



localizzazioni e possibilità del tutto nuove per idee di trasporto che mostrino la via per il futuro" afferma il Dr. Heiko Fischer, amministratore delegato della VTG AG.

"Sono contento del fatto che siamo stati in grado di ampliare la nostra associazione con la VTG che dura da molto tempo" aggiunge Karl Gernandt, presidente della Kuehne & Nagel International AG.

"La fusione ci consente di combinare le competenze di due solidi partner logistici che si integrano reciprocamente quanto alle regioni ed alle operazioni su cui si concentrano".

La VGT detiene la maggioranza della joint-venture.

Le operazioni di logistica ferroviaria della Kuehne & Nagel, che la società continuerà ad offrire e sviluppare nelle proprie unità che si dedicano alle attività di nucleo, sono escluse dalla fusione.

“La nostra neutralità ed indipendenza assicura la garanzia di soluzioni di trasporto flessibili ed affidabili” dichiara Günther J. Ferk, responsabile della VTG Rail Logistics Europe.

“Nel segmento industriale delle merci, a partire da adesso le esistenti relazioni e competenze possono essere sfruttate anche nella regione balcanica ed in Russia”.

(da: worldcargonews.com, 27.09.2013)

LEGISLAZIONE

UNA NUOVA ERA PER LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO NELL'UNIONE EUROPEA

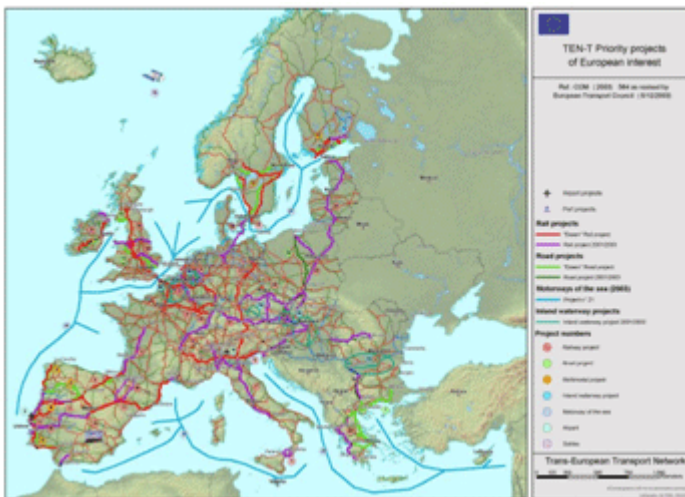
Secondo Siim Kallas, Vice Presidente e responsabile dei Trasporti della Commissione Europea, l'Unione Europea si sta avviando verso una nuova era per quanto attiene le infrastrutture di trasporto.

In occasione di un recente discorso tenuto presso la Camera di Commercio Britannica a Bruxelles, Kallas ha dichiarato che con la riuscita conclusione delle trattative inerenti al bilancio dell'Unione Europea per i prossimi sette anni e grazie alla revisione della politica per la TEN-T (Rete TransEuropea di Trasporto), l'Europa "è finalmente in grado di collegare l'est, l'ovest e tutti gli angoli del continente".

Per i trasporti sono ora disponibili circa 26 miliardi di euro posti a bilancio dall'Unione Europea ad integrazione degli investimenti nazionali per lo sviluppo della TEN-T; ciò rappresenta un significativo incremento rispetto al precedente periodo finanziario settennale.

"In termini pratici, il prossimo stadio consisterà nello sbloccare la situazione sul terreno.

Ciò significa organizzare bandi per le gare di appalto e valutare le applicazioni finanziarie e le proposte progettuali al fine di assicurarsi che solo i migliori progetti ricevano i finanziamenti dell'Unione Europea".



Kallas ha peraltro sottolineato che non si tratta semplicemente di spendere la liquidità, bensì di mettere in pratica uno dei principi fondamentali dell'Unione Europea: vale a dire, creare uno spazio per la libera e leale attività economica, senza barriere o burocrazia.

"A sua volta, ciò aiuta le attività imprenditoriali europee a restare competitive, sia in patria che nell'ambito del mercato globale.

Certamente, occorre rimuovere le barriere fisiche e tecniche, eliminare i colli di bottiglia e tappare i buchi dei collegamenti mancanti, specialmente fra est ed ovest, direttrice in cui le connessioni di trasporto sono particolarmente deboli.

Ciò è decisivo se vogliamo realizzare una filiera della distribuzione senza soluzioni di continuità a vantaggio di tutti gli europei - persone ed attività economiche - collegandoli attraverso una vasta area geografica” ha aggiunto Kallas.

(da: lloydsloadinglist.com, 03.10.2013)

STUDI E RICERCHE

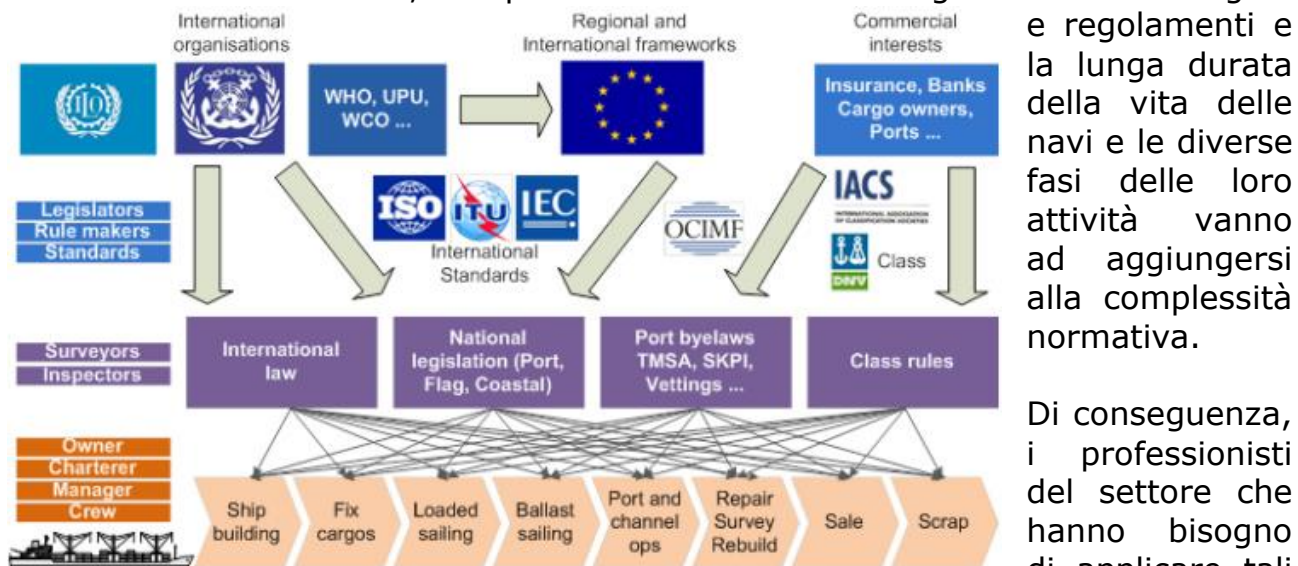
MIGLIORARE L'EFFICACIA DELLA CONFORMITÀ ALLA NORMATIVA

Un nuovo progetto di ricerca triennale europeo, finanziato parzialmente dall'Unione Europea, è stato varato per contribuire ad incrementare l'efficacia della conformità alla normativa e della sua entrata in vigore nel settore marittimo.

Il progetto e-Compliance agevolerà una più stretta integrazione e cooperazione nel campo della conformità alla normativa e si allineerà strettamente all'iniziativa e-Maritime dell'Unione Europea, di cui una delle priorità-chiave è costituita dal supporto alle autorità ed agli operatori marittimi nelle attività di collaborazione per via elettronica nella gestione delle informazioni normative.

Il settore marittimo è regolamentato minuziosamente.

Le autorità internazionali, europee e nazionali creano un gran numero di regole



Partendo dal successo di altri progetti dell'Unione Europea quale il FLAGSHIP, lo e-Compliance punterà alla realizzazione di un modello per la gestione digitale dei regolamenti marittimi, contribuendo pertanto all'armonizzazione di tali norme.

Il consorzio del progetto comprende i rappresentanti dei tre maggiori gruppi di soggetti interessati: le società di classificazione (creazione delle regole di classe), il controllo statale dei porti (applicazione dei regolamenti) e navi (conformità ai regolamenti).

La cooperazione senza soluzione di continuità fra i diversi gruppi d'interesse accrescerà l'efficacia dei regolamenti e ridurrà gli oneri che gravano sui professionisti che lavorano con i regolamenti marittimi su base giornaliera.

"Attualmente, esistono numerose disparate iniziative e diversi progetti che affrontano aspetti specifici dell'ambito normativo.

Il progetto e-Compliance metterà assieme questi diversi approcci, servendosi dei loro aspetti più promettenti al fine di incrementare la coerenza e l'efficacia nel mondo della normativa nel settore marittimo" dichiara Philipp Lohrmann, responsabile di progetto dello e-Compliance.

Le specifiche attività previste da questo progetto triennale di ricerca e sviluppo sono:

- istituzione di un modello di cooperazione fra la statuizione di regolamenti e la messa in vigore da parte delle autorità, sia per il controllo statale dei porti che per i regolamenti dell'IMO, per la creazione e l'interpretazione dei regolamenti e per assicurarne l'armonizzazione entro i confini nazionali ed organizzativi;
- dimostrazione della gestione automatizzata della conformità mediante la creazione e l'inoltro di regolamenti in formato elettronico, di servizi elettronici armonizzati per un controllo più efficiente e coordinato dell'entrata in vigore con relative ispezioni e di servizi elettronici a supporto dei requisiti di classe, in particolare per quanto attiene le ispezioni e per la gestione del rischio navale in applicazioni elettroniche migliorate nel settore marittimo;
- valutazione dell'implementazione pratica di quanto sopra esposto in reti caratteristiche e fornitura di raccomandazioni per le politiche di e-Maritime.

Lo e-Compliance consiste di 10 partner, i quali tutti apportano le proprie aree di conoscenza ed esperienza lavorativa nello spazio marittimo.

I partner sono: BMT Group Ltd, Det Norske Veritas (DNV), Danaos Shipping Co Ltd, INLECOM Systems, The Netherlands Organisation for Applied Scientific Research (TNO), TEMIS, Acciona Infraestructuras, PORTIC Barcelona, Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS (MARINTEK) e l'Amministrazione Marittima della Lettonia.

(da: worldcargonews.com, 02.10.2013)

REEFER

LA CARRIER TRANSICOLD INTRODUCE LA TECNOLOGIA DI CONTROLLO ATMOSFERICO XTENDFRESH PER IL TRASPORTO PROLUNGATO DI PRODOTTI DEPERIBILI

Una nuova tecnologia per il controllo dell'atmosfera dei contenitori, la XtendFRESH, che contribuisce a mantenere costante la qualità del prodotto in modo tale che esso possa essere spedito su lunghe distanze, è stata introdotta alla fine di settembre dalla Carrier Transicold in occasione della conferenza *Cool Logistics Global*, svoltasi a Rotterdam nei Paesi Bassi.

Il nuovo sistema modulare XtendFRESH® è in grado di contribuire ad ampliare le opportunità per i traffici delle derrate deperibili in tutto il mondo consentendo ai coltivatori ed agli allevatori di raggiungere nuovi clienti.

Considerando i suoi molti vantaggi, il sistema XtendFRESH è stato progettato per essere più alla portata delle precedenti soluzioni di controllo atmosferico della Carrier e più relativamente facile da installare sulle attrezzature esistenti.

Il presidente della Carrier Transicold, David Appel, afferma: "Il sistema XtendFRESH amplierà le opportunità per i traffici globali di derrate deperibili.

Esso consentirà alle linee di navigazione clienti della Carrier Transicold di aiutare gli esportatori ad estendere il loro raggio d'azione all'interno di nuovi mercati".

Il sistema XtendFRESH controlla attivamente il livello di ossigeno (O₂) e di anidride carbonica (CO₂) e rimuove l'etilene, un ormone rilasciato dalla maturazione del prodotto che la può accelerare se lasciato senza controllo.

I livelli di O₂ e CO₂ possono essere indipendentemente fissati ad un punto che produce ottimi risultati per una determinate derrata.



La capacità del sistema di rimuovere l'etilene, gestendo nel contempo gli O₂ e CO₂, è il fattore decisivo per le sue prestazioni e lo distingue dagli altri prodotti per il controllo dell'atmosfera nei container.

Kartik Kumar, direttore marketing e pianificazione strategica del reparto refrigerazione contenitori globali alla Carrier Transicold, dichiara: "Contribuendo a prevenire la maturazione prematura, il sistema XtendFRESH aiuterà a mantenere la qualità ottimale del prodotto consegnato, che può anche comportare un minore scarto per ciascuna spedizione".

Rallentando il processo di maturazione, lo XtendFRESH allunga notevolmente il quantitativo di tempo - in alcuni casi più del doppio - che il prodotto può impiegare nel viaggio refrigerato.

Ad esempio, le banane possono essere fatte viaggiare per un periodo di tempo sino ad otto settimane anziché quattro, mentre i fagioli possono durare quattro settimane anziché 10 giorni.



Il sistema XtendFRESH fornirà al settore del trasporto marittimo un modo nuovo e più economico per implementare il controllo dell'atmosfera nei contenitori e, a sua volta, farà crescere le opportunità di mercato" ha detto Kumar.

L'innovativo sistema XtendFRESH dispone di un filtro attivo del carbonio autorigenerante brevettato che rimuove l'etilene ed il CO₂ indotto dal processo di maturazione che si verifica all'interno del container.

Poiché l'O₂ viene consumato dal prodotto che matura, una ventilazione di aria fresca automatica su domanda aiuta a mantenere il livello ottimale di O₂ per gli specifici carichi situati all'interno.

Nessun altro prodotto inserito nel contenitore gestisce attivamente CO₂ e O₂ e rimuove l'etilene.

"Siamo entusiasti delle prospettive del sistema XtendFRESH per le nostre operazioni con le banane" afferma Juan Carlos Fernandez, dirigente equipaggiamenti, manutenzione e riparazioni a livello mondiale della Chiquita Brands International Inc. che ha collaborato con la Carrier nei progetti dimostrativi e nei collaudi in mare.

"Il sistema XtendFRESH rappresenta un'alternativa pratica e completa ad atmosfera controllata per i contenitori refrigerati che ha dimostrato il proprio potenziale per la conservazione di una qualità migliorata del prodotto nelle spedizioni di lunga durata".

L'O₂ sarà normalmente gestito in una fascia dal 3% al 21%, mentre il CO₂ lo sarà in una fascia dallo 0% al 19%.

Il sistema XtendFRESH, di progettazione modulare, può essere facilmente inserito alle attuali unità di refrigerazione contenitori della Carrier equipaggiate con l'unità di controllo ML3 (Micro-Link[®]).

Le principali componenti comprendono un sistema di filtraggio a spugna, un pannello di ventilazione con ventilatore integrale, un software di controllo e sensori di monitoraggio di O₂ e CO₂.

L'aggiunta di un sensore dell'umidità assicura un ulteriore controllo dell'atmosfera, che consente una riduzione dell'umidità sino al 50%, quanto occorre per la protezione del carico.

Il sistema XtendFRESH sarà disponibile quale opzione assieme ai nuovi acquisti di equipaggiamento ed una speciale fornitura dello XtendFRESH sarà disponibile anche per le nuove unità, rendendo più facile il loro miglioramento in un momento successivo.

Il sistema XtendFRESH sta attualmente completando i collaudi e la Carrier Transicold prevede la sua messa in vendita alla fine di quest'anno.

(da: lloydsloadinglist.com, 07.10.2013)

IN CALENDARIO

- **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.