



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](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

**ANNO XXXI**  
**Numero del 15 Dicembre 2013**

**PORTI**

LA MSC CHIEDE AL PORTO DI ANVERSA DI AMPLIARE I TERMINAL  
ALLA LUCE DELLA PROGRAMMAZIONE DEGLI SCALI DELL'ALLEANZA P3 ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

CONSOLIDAMENTO DI ROTTE PER SFIDARE L'ALLEANZA P3 ..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

TEN-T E CEF: UN'ALTRA CORDA NELL'ARCO DEL SETTORE FERROVIARIO ..... " 7

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

LA ICS AFFRONTA LA QUESTIONE DELLA RIDUZIONE DEL CO2 ..... " 9

**INDUSTRIA**

AUMENTANO LE ORDINAZIONI A LIVELLO GLOBALE DI PORTARINFUSE SECCHIE ..... " 11

**LEGISLAZIONE**

IL FORUM MONDIALE DEI CARICATORI ESPRIME DI FRONTE ALLA COMMISSIONE  
MARITTIMA FEDERALE ULTERIORI PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLA P3..... " 13

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LA IBC ROBOTICS: UN'OPPORTUNITÀ D'INVESTIMENTO ..... " 15

**TECNOLOGIA INFORMATICA**

CRESCE LA DOMANDA DI NUOVA TECNOLOGIA NEL SETTORE  
DEI SIMULATORI DI GRU ..... " 17

**CONFERENZE E CONVEGNI**

DECLINO DEI PREZZI DELLE ROTTAMAZIONI INNESCATO DAL CROLLO  
DEL VALORE DELLE NAVI A CAUSA DELLA CRESCITA DELL'ECESSO DI CAPACITÀ ..... " 20

**IN CALENDARIO** ..... " 22

**15 Dicembre 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

### **LA MSC CHIEDE AL PORTO DI ANVERSA DI AMPLIARE I TERMINAL ALLA LUCE DELLA PROGRAMMAZIONE DEGLI SCALI DELL'ALLEANZA P3**

Dal momento che la proposta P3 Alliance ha in programma di effettuare scali ad Anversa – uno dei principali beneficiari del nuovo servizio Asia-Europa annunciato da Maersk, MSC e CMA CGM – il porto in questione dovrà intraprendere una notevole ristrutturazione al fine di essere in grado di trattare le navi giganti che vi sono coinvolte.

Anversa è già la sede di un enorme quantitativo di traffici della MSC, trattati attraverso il suo Home terminal presso la banchina Delawaide del porto.

Quest'ultima si trova dietro la chiusa di Berendrecht, che, sebbene sia la più grande del mondo, dispone di un limite di pescaggio operativo di 13,5 metri, e quindi inferiore rispetto ai 16 metri occorrenti per il pescaggio delle navi *Triple-E* della Maersk e della classe *Marco Polo* della CMA CGM.

Di conseguenza, la MSC ha richiesto all'autorità portuale di Anversa di spostare le proprie operazioni containerizzate dalla Delawaide alla banchina Deurganck, situata all'esterno della chiusa di Berendrecht, laddove la PSA-HNN attualmente effettua operazioni.

In risposta alla richiesta, l'autorità portuale di Anversa ha annunciato che andrà sul mercato per vedere se esistono altre opportunità di mercato che potrebbe attirare da altri operatori terminalistici.

Si legge in una dichiarazione: "Prima di qualsiasi possibile destinazione di spazio nella banchina Deurganck, l'autorità portuale organizzerà un invito aperto e trasparente al mercato affinché pervengano espressioni di interesse.

A tale riguardo, verranno contattati su ampia scala vari operatori terminalistici.

"Invitando gli operatori a presentare espressioni di interesse, sarà possibile determinare se c'è qualche altra proposta ugualmente concreta ed importante sul mercato nel breve termine che possa essere incompatibile con le attività finalizzate ad agevolare i traffici della MSC e della P3 nella banchina Deurganck o che possa essere resa impossibile da tale agevolazione".

L'anno scorso, la MSC ha rappresentato più della metà dei risultati di Anversa, pari a 8,6 milioni di TEU.

La linea di navigazione con sede a Ginevra ha trattato 4,6 milioni di TEU presso lo Home terminal ed è chiaro che combinando i traffici della Maersk e della CMA CGM, presumibilmente dirottati da altrove nella fascia nord-europea, il porto allungherebbe la propria capacità operativa oltre il punto di rottura.

La domanda presentata dalla MSC sembra essere il primo passo della scelta dei terminal presso i porti da parte della P3.

Gli orari dell'alleanza ipotizzano otto circuiti Asia-Europa, con riduzione degli attuali quattro scali settimanali di importazioni dall'Asia a Rotterdam a due, mentre gli scali di esportazione diminuirebbero da cinque ad appena due.



Ad Anversa, gli scali delle importazioni settimanali resterebbero due, mentre quelli di esportazione raddoppierebbero sino a due.

“Se il porto di Anversa si accingesse ad offrire una risposta adeguata a questi operatori mondiali nella battaglia della concorrenza in Europa, dovrebbe anche offrire uno scenario futuro connotato da opportunità per l'ulteriore crescita” ha dichiarato il porto.

Tuttavia, importanti domande restano senza risposta.

Dato che i partner della P3 potrebbero ottenere l'approvazione ad iniziare ad effettuare servizi congiunti all'inizio della prossima primavera, Anversa avrebbe qualche chance di essere in grado di offrire ai vettori una nuova soluzione terminalistica prima di allora?

E, in secondo luogo, dato il predominio della PSA-HNN nel settore della movimentazione di container ad Anversa, le valutazioni in ordine alla concorrenza la tratterrà da prendere parte anch'essa alle espressioni d'interesse?

*(da: theloadstar.co.uk, 03.12.2013)*

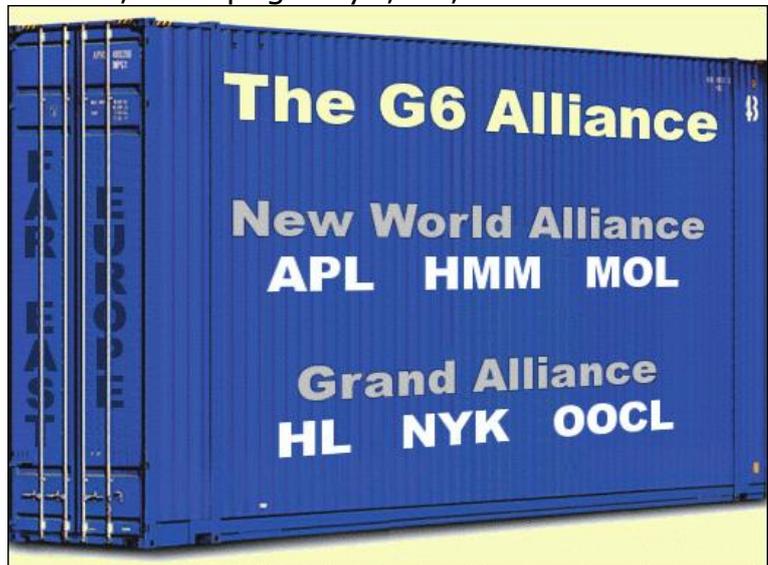
## TRASPORTO MARITTIMO

### CONSOLIDAMENTO DI ROTTE PER SFIDARE L'ALLEANZA P3

Mentre dev'essere ancora deciso da parte delle autorità il futuro della rete P3, che raggruppa le tre maggiori linee di navigazione containerizzate del mondo, vale a dire Maersk, MSC e CMA CGM, i membri della già da tempo istituita G6 Alliance hanno annunciato piani finalizzati ad ampliare la propria collaborazione nelle direttrici di traffico Asia-Costa Occidentale del Nord America e Transatlantica.

Questa iniziativa – che è stata vista da molti del settore del trasporto merci come una sfida al potenziale predominio della proposta P3 Global Alliance – assicura una rete comprendente tutte le direttrici di traffico est-ovest mediante l'impiego di circa 240 navi complessive che collegano 66 porti asiatici, americani ed europei.

L'alleanza G6, i cui membri sono la APL, la Hapag-Lloyd, la , la Mitsui OSK Line (MOL), la Nippon Yusen Kaisha (NYK) e la Orient Overseas Container Line (OOCL), ha in programma l'impiego di 76 navi in 12 servizi che collegano 27 porti in Asia e sulla Costa Occidentale nordamericana, altre 42 navi in cinque servizi fra cui due servizi pendolari nella direttrice di traffico transatlantica che scalano 25 porti diffusi sulla Costa Orientale e la Costa Occidentale degli Stati Uniti, nel Canada, a Panama, in Messico, nei Paesi bassi, nel Regno Unito, in Francia, Belgio e Germania.



Secondo i vettori membri dell'alleanza G6, lo scopo dell'ampliamento della collaborazione è quello di fornire ai clienti un numero maggiore di scelte di servizio ed un incremento della frequenza delle partenze, con particolare evidenza per il traffico Asia-Costa Occidentale del Nord America in cui ciascun membro sarà a quanto pare in grado di offrire quasi il doppio di partenze rispetto a ciò che viene attualmente offerto separatamente dalla The New

World Alliance (APL, Hyundai Merchant Marine e MOL) e dalla Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK ed OOCL).

È in programma che i nuovi servizi comincino nel secondo trimestre del 2014, previa approvazione di legge.

I particolari inerenti ai servizi ed alle rotazioni dei porti saranno annunciati in seguito e – anche qui partendo dal presupposto dell’approvazione – sembra che anche la ZIM Lines possa collaborare nel contesto del nuovo accordo.

Rafael Ben-Ari, vice presidente trasporti marittimi della ZIM, ha dichiarato al riguardo: “Le joint-venture fanno parte della strategia in corso della ZIM.

Siamo partner con la Grand Alliance sin dal 2009 nei traffici PNW e stiamo trattando per proseguire anche in altre iniziative.

Il nostro intento, come sempre, è quello di migliorare i servizi forniti alla nostra clientela”.

*(da: handyshippingguide.com, 05.12.2013)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### TEN-T E CEF: UN'ALTRA CORDA NELL'ARCO DEL SETTORE FERROVIARIO

Il Consiglio dell'Unione Europea ha formalizzato il 5 dicembre scorso l'adozione delle linee-guida della TEN-T (Trans-European Transport Network) e del suo relativo strumento finanziario CEF (Connecting Europe Facility).

La CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) ha accolto favorevolmente tale adozione, dal momento che essa rappresenta un passo fondamentale verso la realizzazione di un'efficiente ed efficace Zona Ferroviaria Unica Europea.

L'attenzione primaria delle nuove linee-guida TEN-T è concentrata sulla interoperabilità e sulle interconnessioni fra le modalità.

I Corridoi di Rete di Nucleo multimodali faranno aumentare il coordinamento fra gli stati membri ed i soggetti portatori d'interessi nella pianificazione e negli investimenti inerenti ai corridoi medesimi.

La CER ha dato il benvenuto a questo approccio, dato che ci si aspetta che esso consenta un aumento dell'efficienza per il settore ferroviario a lungo termine.



I nuovi requisiti tecnici, che vanno al di là delle attuali Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità delle Infrastrutture, aiuteranno il settore ferroviario a conseguire gli ambiziosi obiettivi di dirottamento modale stabiliti nel Libro Bianco dei Trasporti; il CER, pertanto, li supporta decisamente quali strumenti

necessari a rendere più efficienti le ferrovie.

Il CEF dispone di un budget di 23,2 miliardi di euro allo scopo di cofinanziare questi ambiziosi progetti.

Sta ora agli stati membri rispettare i termini di scadenza dell'implementazione della TEN-T e creare in Europa una rete con elevate risorse di infrastrutture efficienti ed interconnesse a beneficio di tutti gli utenti del trasporto.

Il direttore esecutivo del CER, Libor Lochmann, ha dichiarato: "Sono molto felice per questa adozione definitiva.

Vorrei ringraziare sentitamente le istituzioni europee per aver conseguito un tale accordo globale che apporterà valore aggiunto al settore delle ferrovie europee e stimolerà la crescita economica in tutta Europa".

*(da: europeanrailwayreview.com, 05.12.2013)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### LA ICS AFFRONTA LA QUESTIONE DELLA RIDUZIONE DEL CO2

La ICS (International Chamber of Shipping), in occasione di un evento delle Nazioni Unite sull'economia dell'attenuazione del CO<sub>2</sub>, ha suggerito come la riduzione dell'anidride carbonica sia "una bazzecola" economica per il settore mondiale dello shipping e ha dichiarato di stare facendo tutto ciò che è in suo potere ai fini di un miglioramento in questo senso.

Nell'ambito della UNFCCC (Conferenza dell'ONU sul cambiamento climatico)



svoltasi a Varsavia, la ICS ha spiegato che il carburante costituisce il costo operativo maggiormente variabile del settore del trasporto marittimo.

Solo negli ultimi 5 anni, i prezzi del carburante sono aumentati quasi del 300% e ci si aspetta che si incrementino di un ulteriore 50-100% a causa dell'imminente

commutazione verso il carburante a basso contenuto di zolfo, che presto sarà richiesto per la maggior parte delle navi ai sensi delle regole stabilite dall'IMO (International Maritime Organization).

"I costi del carburante di una tipica nave adibita al trasporti di minerali ferrosi sono già di circa 3 milioni di dollari USA all'anno.

Per l'ultima generazione di mega portacontainer, poi, i costi potrebbero arrivare fino a 30 milioni di dollari USA all'anno" afferma il direttore delle relazioni esterne della ICS Simon Bennett.

"L'elevato costo del carburante significa che le forze di mercato stanno già fornendo agli armatori tutti gli incentivi di cui hanno bisogno per continuare a migliorare la propria efficienza in termini di carburante e ridurre le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>.

Altrimenti, le compagnie di navigazione semplicemente non sopravvivranno.

“Oltre alle nuove regole dell’IMO per migliorare l’efficacia delle nuove progettazioni navali, l’applicazione obbligatoria dei Piani di Gestione dell’Efficienza Energetica delle Navi sta ora dando ulteriore impulso alle misure correlate all’efficienza del carburante quali la minore velocità delle operazioni navali ed i tagli per adeguarsi”.

Bennett sottolinea come il settore dello shipping resti impegnato a lavorare assieme ai governi presso l’IMO per contribuire all’adozione di ulteriori provvedimenti finalizzati a migliorare l’efficienza del carburante nelle navi.

L’attenzione immediata dell’IMO, in attesa della conclusione dei negoziati inerenti la revisione del Protocollo di Kyoto nel 2015, è concentrata sullo sviluppo di un sistema obbligatorio in ordine al monitoraggio ed alla rendicontazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO2 per ogni singola nave nella flotta commerciale mondiale.

La ICS si accinge ad effettuare una dettagliata presentazione all’IMO riguardo alle possibili modalità di avanzamento di un’iniziativa che sia accettabile per tutte le nazioni delle economie sia sviluppate che emergenti.

*(da: greenport.com, 26.12.2013)*

## INDUSTRIA

### AUMENTANO LE ORDINAZIONI A LIVELLO GLOBALE DI PORTARINFUSE SECHE

Iniziando dalle unità di grandi dimensioni per rinfuse secche, è stato riferito che la Oldendorff Carriers ha dichiarato la sesta unità di una serie di Newcastlemax da 207.000 tonnellate di portata lorda presso i cantieri della HHI, in consegna per il secondo trimestre del 2015.

La Clarkson Hellas riferisce che la STX Pan Ocean ha contratto con la Hanjin Subic due Capesize da 150.000 tonnellate di portata lorda confermate, la cui consegna è in programma nella seconda metà del 2016 per il noleggio alla KEPCO.



È da riferire un'ordinazione nel settore delle Kamsarmax, dato che la Klaveness dichiara la terza e la quarta unità di una serie di rinfusiere da 82.000 tonnellate di portata lorda presso i cantieri Jiangsu New Yangzijang.

Con ulteriori due opzioni ancora in sospeso, queste ultime navi dovrebbero essere consegnate nel 2016.

La maggior parte delle ordinazioni riferite nel settore dei carichi secchi si è concentrata nel settore delle Ultramax, a partire dalla Oldendorff Carriers che anche in questo caso sta contrattando sei opzioni aggiuntive confermate di Ultramax da 64.000 tonnellate di portata lorda presso i cantieri di Qingshan.

La consegna delle navi confermate è in programma per il 2015 e 2016.

Presso la Guangzhou Huangpu, la KC Maritime ha effettuato un'ordinazione per quattro Ultramax confermate da 64.000 tonnellate di portata lorda, il cui prezzo non è stato rivelato; la consegna di tutte e quattro le navi è in programma entro il 2016.

Nell'ambito della stessa classe dimensionale, la Clients of Golden Ocean ha dichiarato tre ulteriori opzioni presso la Chengxi in consegna nella prima metà del 2016, portando così la serie complessiva a sei navi.

Un periodo ugualmente intenso è stato notato dalla Clarkson Hellas nel mercato delle rinfusiere Handysize, con l'osservazione che i clienti della Precious Shipping hanno siglato contratti per due rinfusiere Handysize da 38.500 tonnellate di portata lorda confermate presso i cantieri Shanhaiguan, in consegna nel secondo trimestre del 2015.

Anche presso la Qingshan, la Atlantska Plovidba ha dichiarato la terza nave di una serie di rinfusiere da 38.700 tonnellate di portata lorda, la cui consegna è prevista alla metà del 2015.

Si dice che la Vogemann abbia dichiarato due ulteriori opzioni per Handysize da 36k presso la Weihai Samjin, anche in questo caso in consegna entro il 2015.

Infine, si riporta una sola ordinazione relativa ad unità per carichi secchi presso un cantiere giapponese, quella della PacBasin che ha commissionato due rinfusiere confermate da 37.400 tonnellate di portata lorda alla Kanda, con consegna prevista della seconda metà del 2016.

*(da: [marinelink.com/Clarkson Hellas S&P Weekly Bulletin](http://marinelink.com/Clarkson_Hellas_S&P_Weekly_Bulletin), 04.12.2013)*

## LEGISLAZIONE

### IL FORUM MONDIALE DEI CARICATORI ESPRIME DI FRONTE ALLA COMMISSIONE MARITTIMA FEDERALE ULTERIORI PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLA P3

IL Forum Mondiale dei Caricatori ha ancora una volta espresso le proprie preoccupazioni in relazione all'alleanza globale P3 – questa volta rivolgendo delle istanze alla Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti – affermando che la proposta alleanza richiede “un attento e minuzioso esame”.

Il 26 novembre scorso il Forum ha messo sul tavolo della Commissione Marittima Federale a Washington un'ulteriore serie di questioni inerenti alla P3 Global Alliance in risposta all'Avviso della Commissione del 19 novembre scorso con il quale si accettavano ulteriori commenti pubblici sull'Accordo di Condivisione di Rete della P3.

Il Forum ha chiesto alla Commissione Marittima Federale di occuparsi di tali questioni con le linee di navigazione appartenenti all'Accordo P3 nel contesto della propria analisi in ordine all'impatto sul mercato della concorrenza dell'Accordo medesimo e ha fatto un certo numero di domande relative alla preoccupazione dei caricatori sui potenziali effetti concorrenziali della P3.



Il segretario generale del Forum Mondiale dei Caricatori, Chris Welsh, ha dichiarato: “L'Accordo di Condivisione delle Navi nella Rete P3 è senza precedenti per quanto riguarda la sua scala ed il raggio d'azione, dato che molte delle sue disposizioni sono illimitate secondo l'Accordo presentato alla Commissione Marittima Federale.

Secondo la nostra opinione, ciò può comportare effetti negativi sul commercio statunitense per quanto attiene i suoi traffici di importazione ed esportazione.

Alla luce di quanto sopra espresso, noi riteniamo che l'Accordo meriti un esame attento e minuzioso e sinceramente speriamo che le domande che abbiamo presentato assistano i commissari ed il loro personale nella sua valutazione”.

La proposta P3 Global Alliance è composta da Maersk Line, CMA CGM e MSC (Mediterranean Shipping Company); il Forum aveva in precedenza presentato domande dettagliate alla Direzione per la Concorrenza della Commissione Europea a Bruxelles ed aveva chiesto alle competenti autorità comunitarie di dare il via ad una indagine formale.

Continua Welsh: "Un'altra cosa diversa ed unica è la proposta di creare di un Centro di Rete a Londra.

La nostra valutazione iniziale esprime preoccupazione in relazione a come i partner della P3 possano competere a causa della "comunione dei costi" che fornisce abbastanza spazio per sospettare una tariffazione comune.

Più i costi sono comuni, maggiore è l'esigenza per i partner della P3 di dimostrare in che modo essi andranno a competere sui prezzi.

La domanda-chiave è: i vettori della P3 sono in grado di dimostrare che gli oggetti cui essi fanno riferimento nella presentazione alla Commissione Marittima Federale (vendite e marketing, interscambio elettronico dei dati, amministrazione, documentazione e dogane) sono sufficientemente significativi per consentire una tariffazione concorrenziale?".

La domanda si concentra sulla richiesta da parte della Commissione Marittima Federale di dimostrare se "è probabile che la P3 – mediante la riduzione della concorrenza – produca una irragionevole riduzione dei servizi di trasporto o un irragionevole incremento dei costi di trasporto" ai sensi delle disposizioni della legge statunitense sul trasporto marittimo del 1984 così come modificata dalla legge di riforma del trasporto marittimo del 1998.

Conclude Welsh: "Il Forum Mondiale dei Caricatori, pur essendo preoccupato circa l'impatto sulla concorrenza della proposta di accordo di condivisione delle navi P3, riconosce che i consorzi e gli accordi che non hanno il potenziale per eliminare una concorrenza efficace possono assicurare vantaggi ai caricatori in termini di miglioramento dell'efficienza, di minori costi operativi, di incremento della frequenza e di una più ampia gamma di servizi messi a disposizione della clientela".

*(da: lloydsloadinglist.com, 29.11.2013)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### LA IBC ROBOTICS: UN'OPPORTUNITÀ D'INVESTIMENTO

Ci si aspetta che, nel giro di un decennio, il numero dei contenitori spediti in tutto il mondo raddoppi da 30 a 60 milioni di unità.

Contribuire al raggiungimento di questo livello di traffico comporterà molti problemi per il settore containerizzato.

Una problematica sulla quale spesso si sorvola è quella di mantenere ogni singolo container pulito prima e dopo il viaggio.

Tuttavia, l'azienda svedese di nuova costituzione IBC Robotics ritiene di possedere la tecnologia adatta a far fronte a tale problema mediante il proprio nuovo sistema IBA.

Questo prodotto di svolta è una soluzione per la pulizia eco-compatibile ed automatizzata destinata ai container marittimi e di gran lunga distante dagli odierni metodi di pulizia manuali, che fanno sprecare tempo e spesso sono pericolosi.



La IBC è stata costituita nel 2010, sulla base di un'invenzione di Kerstin Eriksson, fondatore e tuttora maggiore azionista della società.

La IBC Robotics ha sviluppato e tecnicamente provato il sistema IBA in stretta collaborazione con la Robot Valley di Västerås e con istituti tecnologici universitari di Stoccolma ed Örebro, in Svezia.

La IBC Robotics ha già ricevuto diritti di brevetto per il sistema IBA in paesi chiave quali gli Stati Uniti, la Cina, Singapore, la Germania, i Paesi Bassi, la Francia, la Danimarca e la Svezia.

Questi sono i luoghi in cui il sistema IBA è disponibile in offerta quale soluzione di pulizia automatizzata ed eco-compatibile per tutti coloro che sono impegnati nella movimentazione di contenitori marittimi.

I vantaggi chiave dell'IBA sono l'elevato grado di automazione, la compatibilità con l'ambiente e la salute, la pulizia ad elevata capacità e qualità e, ultimo ma non meno importante, l'efficacia dei costi.

La risposta del pubblico di riferimento (compagnie di navigazione, porti, fornitori di servizi portuali, importatori ed esportatori di merci) alla presentazione del sistema IBA è stata travolgente, confermando così il notevole interesse del mercato per il sistema.

Sebbene il prodotto non fosse ancora disponibile in vendita, le attività preliminari al lancio hanno ingenerato un numero impressionante di contatti e prospettive di vendita nel settore.

L'adattamento tecnico definitivo e la prova del sistema presso i locali dei clienti sono al momento in fase di completamento.

Il sistema IBA è pronto per il lancio sul mercato.

Al fine di assicurare la riuscita dell'immissione nel mercato, gli attuali proprietari hanno ora deciso di vendere le attività inerenti al sistema IBA ad una società del settore, desiderando mettere competenze e risorse rilevanti a supporto di un lancio completo dell'IBA sul mercato.

Per una società d'investimento o industriale attiva nel settore attuale il sistema IBA rappresenta un'opportunità di attività dotata di un significativo potenziale internazionale di entrate.

*(da: porttechnology.org, 27.11.2013)*

## TECNOLOGIA INFORMATICA

### **CRESCE LA DOMANDA DI NUOVA TECNOLOGIA NEL SETTORE DEI SIMULATORI DI GRU**

Tradizionalmente, la regione del Medio Oriente/India/Africa rappresenta un mercato molto importante per le gru Liebherr Harbour Mobile (LHM); in tale contesto, un prodotto complementare prodotto dal gruppo con sede centrale in Austria si sta rivelando uno strumento essenziale per molti porti specializzati in container e rinfuse al fine di tenere il passo delle moderne tecniche di movimentazione di merci.

Nel solo 2013, la Liebherr ha fatto registrare più di 40 vendite di gru portuali mobili e la società ha ora consegnato complessivamente ben più di 300 di tali unità nelle regioni sopra citate.

Gordon Clark, direttore di divisione della Liebherr a Dubai ha confermato che questa è stata "un'annata molto buona" con vendite sparse negli Emirati Arabi Uniti, in Iraq ed in altri paesi del Medio Oriente, ma ha detto pure che una novità per la regione, tuttavia, è stata l'ordinazione del nuovo simulatore di gru portuale mobile LiSIM® per il Saqr Port di Ras Al Kaimha, negli Emirati Arabi Uniti.

Lanciata nel 2013, la moderna soluzione di addestramento della Liebherr si basa su software e hardware originali che consentono una formazione del gruista razionale dal punto di vista dei costi ed assai coinvolgente.



Un importante vantaggio dell'addestramento con simulatore è rappresentato dalla capacità di creare artificialmente condizioni difficili quando viene richiesto; questo è un modo semplice e sicuro per formare i principianti e rivedere le competenze affermate.

La nuova tecnologia consente infatti sia agli operatori esperti che agli apprendisti di conseguire una preziosa esperienza, effettuando operazioni in condizioni difficili ma in un ambiente virtuale sicuro.

Il conseguente incremento delle competenze degli operatori permette operazioni con gru sicure e produttive nel mondo reale e naturalmente dà impulso alla produttività.

Il Saqr Port ha optato per la soluzione in aula che può essere facilmente integrata negli attuali centri di addestramento.

Oltre al simulatore, il Saqr Port ha ordinato una LHM 550 per rafforzare la propria attuale flotta di tali unità.

La nuova gru è equipaggiata con l'esclusivo sistema della Liebherr Pactronic® che è stato progettato per una movimentazione delle rinfuse assai efficiente.

Il sistema di guida per gru idraulico ibrido Pactronic®, al quale è stato conferito il Premio Statale Austriaco 2012 per la Tecnologia Pulita, è il primo a conseguire prestazioni migliorate di movimentazione con ridotto consumo di carburante.

Aggiungendo un accumulatore quale fonte di energia secondaria in luogo di un motore principale aggiuntivo o più grande, il Pactronic® rigenera l'inversione di potenza quando abbassa il carico.



L'energia immagazzinata viene ritrasferita al sistema quando la gru richiede il massimo della potenza mentre solleva il carico.

In termini di capacità di lavoro, ciò significa un vantaggio sino al 30% in più rispetto ad una macchina tradizionale con eguale indice della fonte di energia primaria.

Inoltre, il Pactronic® induce una riduzione del consumo di carburante/energia (litri/tonnellata) così come del CO<sub>2</sub> e delle emissioni esauste nella fascia del 30% a seconda delle operazioni effettuate.

Il sistema di guida ibrido è virtualmente privo di esigenze di manutenzione dal momento che ha solo bisogno di un'ispezione a vista ogni 10 anni.

La riciclabilità al 100% nonché la minore diffusione di rumore sono altri vantaggi ecocompatibili di questo avanzato sistema.

La nuova LH 550 per il Saqr Port è specialmente configurata per la movimentazione delle rinfuse ad elevata efficienza.

In ragione del flessibile approccio della Liebherr alle gru portuali mobili, le LHM possono anche essere utilizzate per il trattamento dei container e le operazioni su carichi generali laddove necessario, mediante un semplice scambio dell'attacco di carico.

Con l'immissione in servizio dell'ultima LHM 550, il Saqr Port presto effettuerà operazioni con una flotta di sei gru portuali mobili Liebherr.

L'investimento in una combinazione di addestramento basato su simulatore avanzato e macchine ad alta velocità ha il potenziale per incrementare in modo significativo i suoi dati relativi alla produzione, con l'intento di rafforzare la sua posizione di vertice nel mercato delle rinfuse del Medio Oriente mediante l'incremento della sua capacità di movimentazione.

La nuova gru ed il simulatore saranno commissionati nel primo trimestre del 2014.

Al fine di accelerare la rivitalizzazione del porto di Maqal in Iraq, la NAWAH Port Management ha inoltre investito in equipaggiamento allo stato dell'arte per la movimentazione dei carichi.

Il porto cittadino di Bassora trarrà pertanto vantaggio da una versatile unità LHM 180 ed una impilatrice Liebherr tipo LRS 645.

In seguito all'incorporazione della nuova gru portuale mobile della Liebherr, la NAWAH Port Management ha aggiunto la capacità di fornire preziosi servizi in più al proprio portafoglio.

La LHM 180 è progettata per una efficiente movimentazione dei contenitori nonché per operazioni con carichi generali sicure ed affidabili, consentendo sollevamenti sino a 64 tonnellate di peso.

Inoltre, la nuova unità LRS 645 assicura una tecnologia avanzata per la movimentazione scorrevole ed efficiente nel porto di Maqal, spingendo Justin McCauley, coordinatore sviluppo attività della NAWAH, a commentare: "La LHM e l'impilatrice della Liebherr stanno lavorando molto bene a Bassora e noi lavoriamo a stretto contatto anche con il loro ufficio locale di Jebel Ali per i pezzi di ricambio e l'assistenza.

I nostri uffici sono così vicini che addirittura occasionalmente andiamo a prenderci un caffè assieme".

*(da: handyshippingguide.com, 05.12.2013)*

## CONFERENZE E CONVEGNI

### **DECLINO DEI PREZZI DELLE ROTTAMAZIONI INNESCATO DAL CROLLO DEL VALORE DELLE NAVI A CAUSA DELLA CRESCITA DELL'ECCESSO DI CAPACITÀ**

Parlando in occasione del *World Shipping Summit 2013*, svoltosi a Ningbo il mese scorso, l'esperto di analisi della McKinsey Steve Saxon ha avvertito i partecipanti alla manifestazione che l'eccesso di offerta di tonnellaggio nel settore del trasporto marittimo di contenitori è destinato a persistere.

Afferma Saxon: "Gli armatori di portacontainer hanno mostrato un continuo interesse ad ordinare nuove navi, malgrado il mercato inflazionato riguardo all'offerta, a causa principalmente degli (storicamente) bassi prezzi delle nuove costruzioni e dell'attrazione esercitata da navi più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante.

Ciò significa che ha senso per gli armatori ordinare nuovo naviglio anche quando non hanno bisogno di nuova capacità".

Sebbene la capacità della flotta di portacontainer sia cresciuta del 26% rispetto agli ultimi 10 anni, Saxon ritiene che le ordinazioni siano state ancora effettuate per un quantitativo corretto di navi.



L'incentivo, a suo dire, consisteva nel fatto che in un'epoca in cui ci si aspettava che i prezzi del bunker restassero ostinatamente alti, le nuove costruzioni dalla progettazione eco-compatibile offrivano risparmi di carburante del 20-25% rispetto a molte navi esistenti, unitamente ai prezzi concorrenziali dei cantieri navali.

Peraltro, che cosa succede alle navi sostituite dalle nuove costruzioni?

Saxon afferma che l'eccesso di ordinazioni non vorrebbe solo dire un drammatico incremento di tonnellaggio cellulare messo in disparte, ma comporterebbe altresì che navi vecchie a stento dieci anni diventino obsolete da cinque a dieci anni prima del loro "periodo di ritorno economico" ed almeno 15 anni prima del loro periodo progettato di ciclo vitale operativo.

Nel corso degli anni del boom, alla metà dell'ultimo decennio, quando la crescita della domanda globale da un anno all'altro stava correndo a quasi il 10% e la cantieristica navale lottava per tenere il passo, portacontainer di 25 anni ed oltre avevano una discreta domanda in molte direttrici di traffico.

La l'età media di rottamazione è calata sensibilmente: a 23 anni nel 2012, rispetto ai 29 anni del 2011.

Infatti, la *MSC Catania* da 4.128 TEU costruita nel 1994 è stata recentemente mandata alla sua destinazione finale dall'armatore Zodiac Maritime, per finire ingloriosamente la propria vita operativa su una spiaggia di Chittagong, pronta per la rottamazione.

La IMO 9073995 – il codice di identificazione della International Maritime Organization per la *MSC Catania* – ha raggiunto il proprio cimitero navale dopo meno di 20 anni nelle principali direttrici di traffico mondiali, per un prezzo di rottamazione presunto di 9,4 milioni di dollari USA.

Questo valore della nave costituisce un microcosmo del modo in cui il valore delle risorse si è mosso dall'inizio della recessione.

Secondo i dati forniti da vesselvalue.com, all'inizio del 2008 la *MSC Catania* aveva un valore di mercato di 73,3 milioni di dollari USA.

Per la fine dello stesso anno il suo valore era diminuito sino a 44 milioni di dollari USA e questo mese il suo valore era diventato solo quello del suo peso di rottamazione, cioè meno di 10 milioni di dollari USA.

Il settore da sempre richiede una rottamazione maggiormente decisa per fare spazio a nuove e più grandi nuove costruzioni eco-compatibili; il problema è che, in questo modo, gli armatori inevitabilmente spingeranno in basso il valore di rottamazione, a causa dei volumi assoluti che arrivano sul mercato.

(da: *theloadstar.co.uk*, 12.12.2013)

**IN CALENDARIO**

- **8th Indian Ocean Ports and Logistics 2014**  
Le Meridien Hotel, Mauritius  
Thursday 23 and Friday 24 January 2014
- **6th Intermodal Asia 2014**  
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia  
Thursday 27 and Friday 28 February 2014
- **12th Intermodal Africa North 2014**  
Lagos Oriental Hotel, Nigeria  
Thursday 27 and Friday 28 March 2014
- **2nd Med Ports 2014**  
Kenzi Farah Hotel, Marrakech, Morocco  
Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014
- **10th Trans Middle East 2014**  
InterContinental Doha The City, Qatar  
Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014
- **12th ASEAN Ports and Shipping 2014**  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia  
Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
- **3rd Black Sea Ports and Shipping 2014**  
The Marmara Taksim Hotel, Istanbul, Turkey  
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014
- **12th Intermodal Africa South 2014**  
International Convention Centre Durban, South Africa  
Thursday 23 and Friday 24 October 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.