



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

C.I.S.Co.
Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4
16124 Genova GE (Italia)
Tel. 010 2518852
Fax 010 2518852
e-mail info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXII
Numero del 7 Gennaio 2014

PORTI

| | |
|--|--------|
| L'ESPO PORTA AVANTI UNA PROPOSTA DI COMPROMESSO SULLA STRATEGIA RELATIVA AI CARBURANTI PULITI | Pag. 3 |
| IL 2013 DEL PORTO DI ROTTERDAM | " 5 |

TRASPORTO MARITTIMO

| | |
|--|------|
| LA HAPAG-LLOYD PUNTA AD UN ULTERIORE CONSOLIDAMENTO NEL SETTORE | " 8 |
| IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI NEL 2013: UN GIOCO DA TAVOLO | " 10 |

TRASPORTO FERROVIARIO

| | |
|---|------|
| STRETTA COLLABORAZIONE FRA FERROVIE TEDESCHE E PORTO DI ROTTERDAM | " 12 |
|---|------|

TRASPORTO INTERMODALE

| | |
|---|------|
| 350 MILIONI DI EURO PER FINANZIARE I PROGETTI TEN-T | " 14 |
|---|------|

TRASPORTO FLUVIALE

| | |
|--|------|
| IL DUISPORT INCREMENTA I RISULTATI CONTAINERIZZATI SINO A 3 MILIONI DI TEU | " 16 |
|--|------|

LEGISLAZIONE

| | |
|---|------|
| IL PARLAMENTO EUROPEO APPROVA LE MODIFICHE AL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO | " 18 |
|---|------|

STUDI E RICERCHE

| | |
|--|------|
| COLMARE IL DIVARIO NELLE POLITICHE PORTO-CITTÀ | " 20 |
|--|------|

CONFERENZE E CONVEGNI

| | |
|--|------|
| SENTIMENTI CONTRASTANTI SULLA CAPACITÀ PORTUALE IN MEDIO ORIENTE | " 22 |
|--|------|

| | |
|----------------------------|------|
| IN CALENDARIO | " 24 |
|----------------------------|------|

7 Gennaio 2014

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

PORTI

L'ESPO PORTA AVANTI UNA PROPOSTA DI COMPROMESSO SULLA STRATEGIA RELATIVA AI CARBURANTI PULITI

Il 17 dicembre il Consiglio, il Parlamento e la Commissione europei si sono riuniti per un primo incontro a tre in vista del raggiungimento di un accordo in prima lettura sulla proposta di direttiva per l'impiego di infrastrutture dedicate ai carburanti alternativi.

Due delle questioni in discussione sono di diretto interesse per i porti marittimi europei: la previsione di infrastrutture per il rifornimento di gas naturale liquido nei porti di primaria importanza e le infrastrutture per la fornitura di energia elettrica da terra.

Per quanto concerne l'impiego di punti di rifornimento di gas naturale liquido nei porti di primaria importanza della rete europea TEN-T, l'ESPO:

- è favorevole all'approccio pragmatico attualmente adottato da entrambe le istituzioni europee: l'intenzione sarebbe quella di impiegare una rete sufficiente di punti di rifornimento di gas naturale liquido, tenendo conto della realtà del mercato e delle distanze fra i porti;
- ritiene che tale rete di rifornimento di gas naturale liquido abbia bisogno di essere impiegata entro il 2020 in porti TEN-T selezionati, allo scopo di essere coerente con l'entrata in vigore della direttiva sullo zolfo;
- ritiene che sia di fondamentale importanza che le pertinenti possibilità di finanziamento dei progetti inerenti al gas naturale liquido vengano assicurate anche dopo il periodo 2014-2020.

"Il gas naturale liquido è la soluzione a medio termine più promettente nella prospettiva di affrontare olisticamente il problema delle prestazioni ambientali del trasporto marittimo.

Non possiamo impedire l'entrata in vigore della direttiva sullo zolfo.

Il termine di scadenza del 2020 può essere supportato se viene applicato in modo pragmatico e se il 2020 non significa la drastica fine del cofinanziamento dell'Unione Europea dei progetti relativi all'impiego del gas naturale liquido" afferma la segretaria generale dell'ESPO Isabelle Ryckbost.

Per quanto attiene invece l'elettricità fornita da terra, l'ESPO è chiaramente contraria a qualsiasi introduzione di obblighi di legge nei confronti dei porti affinché assicurino questa tecnologia.

Gli studi di fattibilità nell'ambito dei porti dimostrano senza dubbio che l'elettricità fornita da terra non è un tipo di soluzione del tipo "a taglia unica" e pertanto non dovrebbe essere imposta orizzontalmente.

Essa dovrebbe essere promossa dove e nella misura in cui sia vantaggiosa per l'ambiente ed efficace dal punto di vista dei costi.



Di conseguenza, l'ESPO non può supportare le risultanze del voto della commissione TRAN che introducono un rigido obbligo per i principali porti TEN-T di assicurare la fornitura di energia elettrica da terra alle navi che richiedono più di 1 MVA in ormeggi situati entro un raggio di 3 km nelle zone residenziali.

"Non possiamo supportare le proposte del Parlamento in ordine all'elettricità fornita da terra" ha dichiarato la segretaria generale dell'ESPO Isabelle Ryckbost.

"I porti europei supportano da tempo attivamente questa tecnologia e hanno esplorato la possibilità di fornire elettricità da terra nei propri ormeggi.

In certi casi, ciò ha comportato la riuscita implementazione dei progetti.

Tuttavia, in altri casi, gli studi di fattibilità in ambito portuale mostrano una mancanza di significativi vantaggi ambientali e sproporzionatamente alti costi di investimento.

Siamo pertanto convinti che qualsiasi investimento sulla fornitura da terra dell'elettricità debba essere giustificato attraverso studi di fattibilità a livello locale e non essere imposto attraverso un rigoroso obbligo".

(da: allaboutshipping.co.uk, 17 Dicembre 2013)

IL 2013 DEL PORTO DI ROTTERDAM

La conferenza sui risultati annuali del Porto di Rotterdam è raramente un evento monotono e quella svoltasi il 19 dicembre scorso non ha fatto eccezione, se non altro perché Hans Smits alla fine dell'anno lascerà la carica di amministratore delegato del porto; a luglio è stato annunciato che il suo successore sarà Allard Castelein.

Alcune settimane fa, Smits ha ricevuto una lettera d'addio "sarcastica" dal Consiglio di Fabbrica della ECT, che lo accusava di avere messo a rischio i loro posti di lavoro per aver dato il via libera ai nuovi terminal container nel Maasvlakte II.

"Speriamo che il suo successore comprenda il settore portuale meglio di lei" cita Smits dalla lettera, che a tutti gli effetti gli ha augurato "buon viaggio".



Entrambi i nuovi terminal diventeranno operativi l'anno prossimo ed alla fine aggiungeranno 6 milioni di TEU di nuova capacità, incrementabile sino a 10 milioni di TEU, ma Rotterdam non registra alcuna vera crescita nel settore containerizzato sin dalla prima metà del 2011 e ci si aspetta che le cifre per il 2013 siano in ribasso di quasi 200.000 TEU (-1,7%) rispetto al 2012.

I nodi della disputa fra ECT ed autorità portuale potrebbero venire al pettine l'anno prossimo.

Tutti i preamboli giuridici sono stati completati e Smits si aspetta che le prime udienze in tribunale in ordine al reclamo per un valore di 900 milioni di euro da parte della ECT per la perdita di attività future inizino a metà del 2014.

Dal punto di vista di Smits, i punti vendita di Rotterdam, pur grandi come sono, non sono abbastanza per far sì che il porto primeggi nella concorrenza nella fascia Le Havre-Amburgo, tenendo conto della concentrazione in corso nel settore della navigazione di linea (G6 e P3) e del fatto che esso ha a che fare con problemi inerenti la capacità e l'efficienza.

"Nel corso dell'estate abbiamo osservato alcuni giorni di ritardo per le navi di raccordo nei momenti di punta".

La quota dei traffici containerizzati di Rotterdam nella suddetta fascia è leggermente calata sino al 28,4%, mentre Amburgo ha fatto registrare una forte ripresa sino al 23,6% dovuta in parte al ritorno dei traffici di raccordo con il Baltico, che, come ammette Smits, a Rotterdam sono costati 15.000 TEU nel 2013.

Una problematica fondamentale è quella dell'ottimizzazione dei traffici fra i terminal contenitori ed i depositi dei vuoti a Maasvlakte.

L'autorità portuale è pronta ad investire milioni di euro in un sistema stradale interno "recintato" con una completa separazione dei livelli al fine di evitare che qualcuno possa salire senza autorizzazione su chiatte e treni.

"Gli operatori terminalistici ed altre parti dovranno collaborare malgrado siano concorrenti se vogliono trattare in modo efficiente scali di 6.000 box" ha detto Smits.

"Ancora non ci sono accordi circa il tipo di semirimorchi da utilizzare sulla strada interna in programma" (il candidato ovvio è un sistema ferroviario multi-trailer).



Nel lasciare dopo quasi 10 anni la "sedia bollente", Smits ha ribadito nuovamente che è necessario un secondo terminal ferroviario multi-utente nel complesso Maasvlakte sul Maasvlakte II, unitamente ad un nuovo centro di controllo congiunto finalizzato a snellire lo smistamento dei treni da entrambi i Maasvlakte e ad ottimizzare il loro carico utile.

A detta di Smits, è essenziale che i treni vengano caricati pressoché al completo.

Per quanto la Germania finalmente provvederà all'eliminazione del collo di bottiglia ad Oberhausen (investendo 1,6 miliardi di euro in un terzo binario a livello separato), i lavori di costruzione potrebbero comportare interruzioni e limitazioni di capacità della linea Betuwe per convogli di contenitori e rinfuse minerali.

La realtà è che sebbene la quota del trasporto fluviale su chiatte della distribuzione interna sia aumentato, la quota della ferrovia è diminuita ed il

porto si sta pertanto avvicinando ad una crisi, dal momento che la rete stradale all'interno di Rotterdam ed attorno alla città semplicemente non è in grado di far fronte al previsto incremento dei traffici containerizzati (4-5% nel 2015).

Occorre che i prodotti ferroviari containerizzati di Rotterdam vengano potenziati molto di più, afferma Smits, allo scopo di conseguire una fetta maggiore del mercato in Europa orientale e nella Germania meridionale.

"Amburgo e Bremerhaven dispongono di treni containerizzati navetta da e per la Baviera in misura 12 volte maggiore rispetto a noi e nel mercato ceco hanno otto treni rispetto ad uno nostro sull'asse di Rotterdam.

Il nostro accesso senza confronti con quelli della fascia Le Havre-Amburgo per quanto riguarda le petroliere giganti è una grande risorsa, ma di per sé non è sufficiente".

Per la cronaca, il tonnellaggio containerizzato è diminuito del 3,1% lo scorso anno sino a 121,6 milioni di tonnellate.

In termini unitari, si è trattato di un risultato in ribasso del 2,1% per quanto attiene i container (sino a 7,034 milioni di contenitori) e dell'1,7% in TEU (sino a 11.664 milioni di TEU).

Gli altri carichi generali (unitizzati e ro-ro) sono diminuiti dell'1,8% sino a 23,34 milioni di tonnellate.

I traffici complessivi di rinfuse secche sono aumentati del 12,7% sino a 88 milioni di tonnellate, con crescita in tutti i settori (in particolare, rinfuse agricole e carbone), mentre le rinfuse liquide hanno totalizzato 208,5 milioni di tonnellate.

I risultati di produzione complessivi sono pertanto rimasti invariati a 441,5 milioni di tonnellate.

Per il 2014, il porto prevede un incremento complessivo dei traffici nella fascia da 1 a 1,5%.

(da: worldcargonews.com, 21 Dicembre 2013)

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAPAG-LLOYD PUNTA AD UN ULTERIORE CONSOLIDAMENTO NEL SETTORE

La proposta di fusione della Hapag-Lloyd con la linea di navigazione cilena CSAV potrebbe rappresentare la prima iniziativa di diverse dello stesso tipo, dal momento che la linea di navigazione tedesca sta cercando di colmare il divario rispetto ai primi tre vettori mondiali.

Secondo *Lloyd's List Intelligence*, la Hapag-Lloyd dispone della sesta maggiore flotta mondiale di navi portacontainer con una capacità di 723.804 TEU.

Ciò pone la flotta della compagnia tedesca dietro a quelle di Maersk Line, Mediterranean Shipping Co e CMA CGM, attestate a 2,5, 2,2 e 1,5 milioni di TEU rispettivamente.

Se la Hapag-Lloyd e la CSAV si fondessero, le dimensioni della flotta combinata raggiungerebbero una cifra di poco più di 1 milione di TEU e si tratterebbe della quarta in ordine di grandezza a livello mondiale.



Questa flotta supererebbe quelle della Cosco Container Lines e della Evergreen Marine, adesso classificate in quarta e quinta posizione.

L'amministratore delegato della Hapag-Lloyd Michael Behrendt ha dichiarato che un accordo in tal senso potrebbe segnare l'avvio di un ulteriore consolidamento, dal momento che la linea di navigazione tedesca sta cercando di avvicinarsi ai primi tre vettori della classifica globale.

Behrendt è un noto sostenitore del consolidamento nel settore, ma ha anche sottolineato la difficoltà di conseguire tale obiettivo, poiché gli armatori si battono per conservare posizioni di controllo.

Sempre Behrendt ha detto alla Reuters: "L'intenzione sarebbe quella di creare qualcosa di più grande mediante la fusione di diverse compagnie di navigazione.

Il mio obiettivo è quello di raggiungere le tre compagnie di navigazione di vertice.

Può darsi che io non sia in grado conseguire tale meta nel corso del mio mandato, ma forse di fare un passo in quella direzione”.

La settimana scorsa sono emerse notizie inerenti a trattative fra la Hapag-Lloyd e la CSAV.

Si sa che le discussioni sono ad uno stadio molto precoce.

Tuttavia, i negoziati non si limitano alla possibilità di una fusione: vengono discussi anche altri tipi di compartecipazione.

“La Hapag-Lloyd e la CSAV stanno attualmente tenendo vive le trattative per vedere se sia possibile un’altra combinazione di attività o qualsiasi altra forma di associazione di mutuo interesse” hanno detto i due vettori.

Behrendt ha altresì dichiarato che la Hapag-Lloyd è pronta a lanciare un’offerta pubblica iniziale quando le condizioni del mercato miglioreranno.

Ad ottobre, un dirigente del principale azionista di minoranza ha affermato che l’offerta pubblica iniziale non dovrebbe aver luogo prima dell’autunno dell’anno prossimo.

(da: lloydsloadinglist.com, 12 Dicembre 2013)

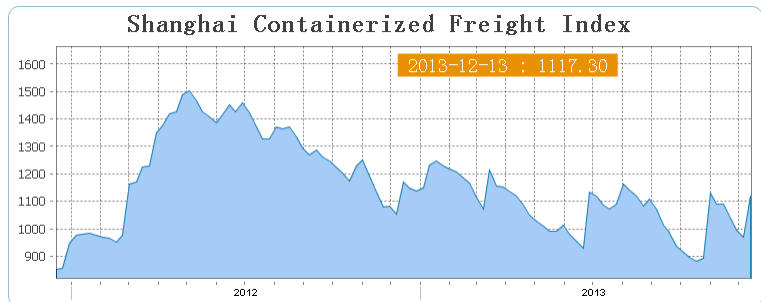
IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI NEL 2013: UN GIOCO DA TAVOLO

Un rapida occhiata al grafico delle tariffe a pronti tutto compreso secondo lo SCFI (Indice dei Noli Containerizzati di Shanghai) per l'Asia-Nord Europa dell'anno scorso conferma una cosa: il paziente è instabile ed in condizioni critiche.

L'anno si è concluso con un'impennata finale del 61% delle tariffe a pronti SCFI dall'Asia al Nord Europa, portando le tariffe pre-festività a 1.586 dollari USA per TEU, circa 180 dollari più alte di quelle dello stesso periodo dell'anno precedente.

A giudicare dalle apparenze – e disegnando un grafico fra i due punti – la cosa non sembrerebbe troppo grave, data la lentezza della ripresa in Europa.

Tuttavia, un esame più rigoroso dello SCFI rivela una storia diversa: quella di un settore caratterizzato dall'estrema instabilità, che non ha alcun paragone con qualsiasi altro settore; in particolare, quella di un settore in cui vengono investiti moltissimi miliardi di dollari.



È stato un anno segnato da un'estrema instabilità delle tariffe di nolo: non ci sono parole migliori per descrivere il ripristino delle tariffe che hanno totalizzato più di 6.000 dollari USA per TEU ma che ultimamente sono riuscite solo a mantenere lo status quo.

Il primo trimestre del 2013 è stato caratterizzato da una mini-guerra tariffaria indotta dalle quote di mercato in seguito alla tradizionale indolenza successiva al Nuovo Anno Cinese, che ha rigettato le tariffe al di sotto dello spartiacque del livello di 1.000 dollari USA per TEU alla fine di febbraio.

Le tariffe sono poi balzate nuovamente verso l'alto dopo che i vettori avevano reagito con una raffica di incrementi tariffari generali che hanno spinto lo SCFI nuovamente oltre i 1.400 dollari USA alla metà di marzo, solo per assistere poi all'erosione di tali incrementi nel resto del trimestre, culminata con l'indice a toccare il fondo del barile a giugno quando si è attestato a circa 500 dollari USA per TEU.

A questo livello i vettori stavano vedendo l'abisso del fallimento, dal momento che in effetti stavano finanziando i caricatori per qualcosa come 500 dollari per box.

L'esperienza ci insegna che solo quando i vettori sono con le spalle al muro reagiscono saggiamente; inoltre, si è già visto in passato come gli incrementi generali tariffari da 1.000 dollari USA ed oltre siano stati annunciati e per lo più mantenuti, sparando le tariffe nuovamente al più salutare livello di 1.400 dollari USA.

È poi seguito un breve periodo di disciplina fino a quando le informazioni anteriori alle prenotazioni prima di una stagione debole hanno guidato nuovamente in basso le tariffe a pronti sino alla zona pericolosa di poco più di 600 dollari USA per TEU.

Questo modello si è ripetuto, dal momento che gli incrementi generali tariffari di novembre dapprima hanno tenuto ma poi, settimana dopo settimana, hanno perduto molto del loro valore, anche se un recente incremento generale tariffario a metà dicembre ha di nuovo ristabilito l'ordine nelle settimane decisive antecedenti il Nuovo Anno Cinese, che comincia il 31 gennaio.

Il 2013 è stato davvero l'Anno Cinese del Serpente.

Per i vettori, nonché i loro clienti, è sembrato più un gioco da tavolo, quello denominato Scale e Serpenti.

L'Anno del Cavallo sarà costituito da 12 mesi migliori per i vettori marittimi?

Il tempo lo dirà.

Una notazione positiva è quella secondo cui i commissari antitrust dell'Unione Europea che stanno esaminando le tariffe segnalate da 14 importanti vettori potrebbero in qualche modo rimanere perplessi di fronte al grafico dello SCFI: esso traccia un perfetto esempio di settore influenzato dalle forze di mercato nel suo momento peggiore e più vulnerabile.

(da: theloadstar.co.uk, 18 Dicembre 2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

STRETTA COLLABORAZIONE FRA FERROVIE TEDESCHE E PORTO DI ROTTERDAM

La Deutsche Bahn e l'Autorità del Porto di Rotterdam hanno deciso di coordinarsi strettamente in relazione all'espansione della linea ferroviaria Emmerich-Oberhausen.

I consigli di amministrazione della DB AG, della DB Netz e della DB Schenker Rail, nonché quello dell'Autorità Portuale di Rotterdam, hanno intavolato trattative al riguardo nella città olandese.

Lo svolgimento senza problemi della fase di costruzione è assai importante per entrambe le società.

Al fine di evitare i colli di bottiglia, inizialmente saranno utilizzate sia le attuali capacità sulla linea Betuwe sia le altre linee ferroviarie transfrontaliere.

Ciò dovrebbe assicurare la fornitura di merci per tutta quanta la fase di costruzione della linea.

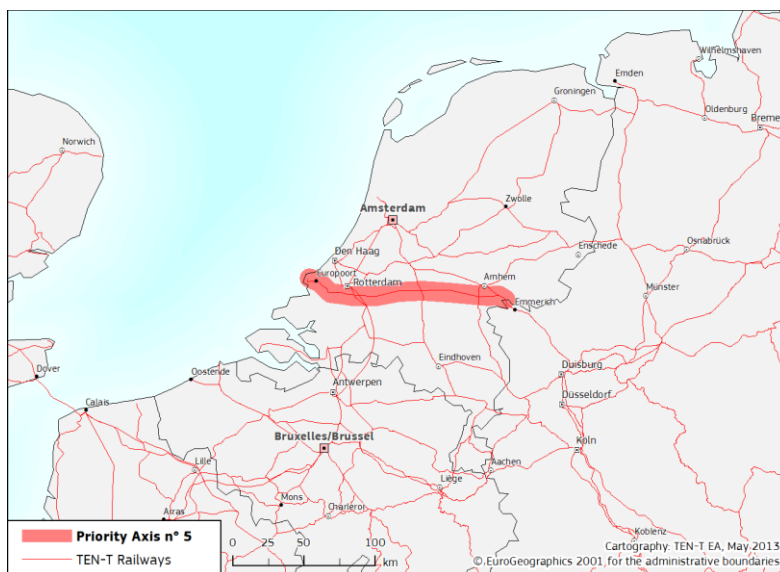
Hans Smits, amministratore delegato dell'Autorità Portuale di Rotterdam,

commenta: "Siamo stati molto felici quando a luglio è stato siglato l'accordo finanziario per l'espansione di questo importante asse di trasporto.

Tuttavia, abbiamo ancora un certo periodo di duro lavoro davanti a noi.

Abbiamo bisogno di collaborare strettamente per completare questa linea al più presto possibile".

"La società europea di trasporto merci ferroviario DB Schenker Rail è pronta ed in grado di incrementare i suoi sforzi al servizio del Porto di Rotterdam.



Nel corso della fase di espansione della tratta Betuwe, faremo tutto ciò che è in nostro potere per far sì che i nostri clienti possano usufruire di operazioni di trasporto ferroviario scorrevoli” ha dichiarato il dott. Alexander Hedderich, amministratore delegato della DB Schenker Rail.

“Questa espansione quasi raddoppia le capacità di trasporto merci.

Anche nel periodo della fase di espansione, le tratte alternative assicureranno la disponibilità di capacità sufficienti.

L’espansione migliorerà inoltre in modo notevole il controllo dell’inquinamento acustico lungo la linea ferroviaria, migliorando così le condizioni dei residenti” ha detto il dott. Jörg Sandvoß, membro del consiglio di amministrazione per vendite ed orari della DB Netx AG.

La tratta fa parte del più importante corridoio di trasporto merci europeo che collega Genova a Rotterdam.

L’area metropolitana Reno/Ruhr sarà meglio collegata con il porto di Rotterdam grazie all’espansione ed all’ammodernamento.

Nei prossimi anni saranno investiti nell’espansione della tratta di 73 km 1,5 miliardi di euro.

Rappresentanti di spicco della Deutsche Bahn e dell’Autorità Portuale di Rotterdam sino incontrati il 4 dicembre a Rotterdam.

L’Autorità Portuale ha sottolineato gli sviluppi maggiormente significativi presso il porto e ha presentato le sue previsioni di crescita per i decenni a venire.

Il porto punta a raddoppiare la propria quota di trasporto merci ferroviario nel contesto dell’intera rete di trasporto nell’hinterland entro il 2030 e la DB costituirà un partner fondamentale per il raggiungimento di questo obiettivo.

(da: dbschenker.com, 4 dicembre 2013)

TRASPORTO INTERMODALE

350 MILIONI DI EURO PER FINANZIARE I PROGETTI TEN-T

La Commissione Europea ha lanciato l'11 dicembre un invito a presentare proposte per un valore di 350 milioni di euro allo scopo di finanziare l'infrastruttura trasportistica europea TEN-T, in relazione a progetti di tutti gli stati membri dell'Unione Europea e per tutte le modalità di trasporto: aria, rotaia, strada, mare ed idrovie interne.

Il vice presidente della Commissione Siim Kallas, responsabile dei trasporti, ha commentato: "Con la conclusione dell'esercizio finanziario 2007-2013, faremo il miglior uso possibile di questi inviti a presentare proposte in relazione alle reti transeuropee di trasporto al fine di far sì che le infrastrutture di trasporto europee supportino una mobilità senza soluzioni di continuità delle merci e delle persone in tutta l'Unione Europea.

Confido che questi inviti possano suscitare grande interesse in tutta l'Unione Europea, dal momento che gli stati membri comprendono l'importanza di investire oggi per la crescita ed i posti di lavoro di domani".

Il programma pluriennale TEN-T tradizionalmente finanzia le più alte priorità della rete transeuropea di trasporto.

Gli inviti a presentare proposte pluriennali di quest'anno, che sono gli ultimi ai sensi dell'esercizio 2007-2013, si concentrano su cinque settori, che hanno a disposizione indicativamente 280 milioni di euro di budget:

- i 30 Progetti Prioritari TEN-T (con l'eccezione delle Autostrade del Mare), con budget indicativo di 50 milioni di euro;
- le Autostrade del Mare, che assicurano alternative praticabili alle strade congestionate mediante il dirottamento delle merci sulle rotte marittime, con budget indicativo di 80 milioni di euro;
- lo ERTMS (Sistema Europeo di Gestione dei Traffici Ferroviari), che consente l'interoperabilità nell'ambito della rete ferroviaria europea, con budget indicativo di 70 milioni di euro;
- lo ATM (Gestione dei Traffici Aerei) al fine di realizzare il Cielo Unico Europeo e gli obiettivi di ammodernamento dell'ATM, con budget indicativo di 30 milioni di euro;

- lo ITS (Sistema di Trasporto Intelligente), che promuove l'interoperabilità e la continuità dei traffici in tempo reale, nonché i servizi informativi di viaggio in tutta Europa verso una rete stradale più sicura ed efficiente, con budget indicativo di 50 milioni di euro.

Il programma annuale accompagna quello pluriennale e per il 2013 indirizza i fondi verso due distinte priorità con un budget complessivo indicativo di 70 milioni di euro:

- accelerazione/agevolazione della realizzazione dei progetti TEN-T (studi e lavori per progetti maturi inerenti a tutte le modalità, nell'ambito dei progetti di comune interesse), con budget indicativo di 20 milioni di euro;
- misure finalizzate alla promozione ed allo sviluppo di soluzioni innovative e nuove tecnologie in aree quali le infrastrutture alternative per i carburanti, la sostenibilità della mobilità urbana, l'efficienza dei traffici, la rimozione del carbonio, la riduzione del rumore e la sicurezza (ad esempio, sistemi di comunicazione veicolo-infrastruttura), con budget indicativo di 50 milioni di euro.



La TEN-T EA (Agenzia Esecutiva delle Reti Transeuropee di Trasporto) gestisce la realizzazione tecnico-finanziaria del programma TEN-T, sotto gli auspici della Direzione Generale per la Mobilità ed i Trasporti.

La TEN-T EA ha in programma l'organizzazione di una giornata informativa in data venerdì 13 dicembre a Bruxelles al fine di aiutare i potenziali interessati a comprendere meglio le priorità dell'invito, preparare le proprie proposte ed apprendere il procedimento di valutazione.

Il termine di scadenza per la presentazione delle proposte è l'11 marzo 2014.

(da: eurift.eu/europa.eu, 11 Dicembre 2013)

TRASPORTO FLUVIALE

IL DUISPORT INCREMENTA I RISULTATI CONTAINERIZZATI SINO A 3 MILIONI DI TEU

Secondo le attuali previsioni, il Gruppo Duisport lavorerà merci per un volume complessivo di oltre 60 milioni di tonnellate nel 2013, portandosi così allo stesso livello dello scorso anno.

I risultati relativi al trasporto combinato sono aumentati ancora una volta.

La movimentazione di contenitori via mare, strada e rotaia probabilmente crescerà di circa il 16% sino a più di 3 milioni di TEU (nel 2012 erano stati 2,6 milioni di TEU), raggiungendo pertanto un nuovo livello massimo.



“Questa impressionante crescita nel settore containerizzato mostra che si può generare crescita con idee di trasporto e logistica integrati, anche quando vi sono cifre di movimentazione stagnanti presso gli scali marittimi” afferma Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

Con i nuovi risultati da record nell’ordine di 3 milioni di TEU, il Duisport è fra i 50 più grandi porti containerizzati di tutto il mondo.

In tal modo, il Duisport si è affermato quale maggiore punto di lavorazione dei contenitori nell’hinterland.

“L’acquisizione di nuovi clienti nell’ambito dell’offerta di logistica conto terzi ed i correlati volumi containerizzati sono stati i principali elementi motore della crescita.

Inoltre, attraverso lo sviluppo mirato e la costruzione di nuove capacità terminalistiche abbiamo creato le condizioni per una ulteriore crescita” spiega Erich Staake.

Ad esempio, il nuovo CT Terminal Logport III ha iniziato le operazioni a primavera di quest’anno.

In questo sito vengono già trattati oltre 50 treni alla settimana.

Con sette binari di movimentazione, due piazzali di smistamento e due gru a cavaliere, la capacità di lavorazione nel Logport III sarà incrementata sino ad approssimativamente 600.000 TEU quando i lavori di ampliamento saranno stati ultimati.

Mediante l'ingresso nella logistica dei veicoli, sono stati acquisiti ulteriori volumi containerizzati.

“Con i centri per kit completi d'assemblaggio dell'Audi e della Volkswagen, le cui operazioni andranno a pieno regime l'anno prossimo, confidiamo che saremo altresì in grado di incrementare ulteriormente la lavorazione dei contenitori nel 2014” ha detto Erich Staake.

(da: eurift.eu/duisport.de, 13 Dicembre 2013)

LEGISLAZIONE

IL PARLAMENTO EUROPEO APPROVA LE MODIFICHE AL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

I membri del Parlamento Europeo hanno approvato gli emendamenti apportati al Quarto Pacchetto Ferroviario, sollevando preoccupazioni presso gli enti di trasporto pubblico di tutta l'Europa.

Prima della riunione del 17 dicembre della Commissione Trasporti e Turismo, la UITP, la EPTO e la EMTA avevano espresso la propria preoccupazione in ordine a quali effetti i numerosi emendamenti di compromesso potessero comportare per lo scopo primario della normativa che è quello di migliorare la concorrenza in tutta l'Europa.



Fourth Railway Package

UITP (Union Internationale des Transports Publics) is the international organisation of public transport, it is based in Brussels and covers all urban, suburban and regional public transport modes (bus, metro, light rail, regional rail and waterborne public transport). It gathers over 3,100 members worldwide, public transport operators, their authorities and suppliers. In the European Union, the UITP EU Committee (EUC) represents the views of the public transport undertakings of the 27 member countries. It is closely following and participating in the elaboration of the different European policies and initiatives that have an impact on urban, suburban and regional public passenger transport.

Key facts for public transport in the EU 27:

Passenger journeys: 60 billion/year, more or less equally shared between road modes (mainly bus) and rail modes (urban, suburban and regional rail)

Economic value of public transport services: € 130 - 150 billion/year or 1 - 1.2% of GDP

Employment: direct employment 1.2 million and indirect employment 2 - 2.5 indirect jobs for each direct job on average

UITP European Bus Service Mark 4 (01-080) Brussels (Belgium)
Tel: +32 2 481 96 101 Fax: +32 2 481 96 313 www.uitp.org

La UITP ha dichiarato che alcune di tali modifiche potrebbero indebolire la "sicurezza giuridica" della regolamentazione ed il suo scopo centrale consistente nell'apertura a nuovi entranti dei mercati chiusi.

Uno degli emendamenti evidenziati dall'associazione consentirà ai contratti di servizio pubblico di continuare ad essere direttamente assegnati in certe situazioni senza che gli si richieda di passare attraverso un procedimento di gara appalto in concorrenza.

Parlando dopo la votazione, Thomas Avanzata dell'UITP ha affermato: "Prima di tutto, la UITP è contenta del fatto che il processo in corso prosegua, poiché la UITP è ovviamente senz'altro a favore della progressiva apertura dei mercati ferroviari.

Noi, peraltro, abbiamo serissime preoccupazioni circa alcuni degli emendamenti, quelli di compromesso, che sono stati adottati dalla commissione trasporti il 17 dicembre.

La prima preoccupazione si riferisce alla possibilità che la sicurezza giuridica possa essere messa a repentaglio da alcuni di questi emendamenti, mentre la seconda riguarda il fatto che la posizione della UITP era nel senso che la revisione della regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico dovesse

essere limitata a ciò che fosse strettamente necessario all'apertura dei mercati ferroviari".

La commissione ha inoltre approvato il "fondamento tecnico" che per un periodo di transizione quadriennale sottrarrà la responsabilità della certificazione alle autorità nazionali per la sicurezza e realizzerà un singolo certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Ferroviaria Europea.

Come ci si aspettava, la normativa si sta altresì discostando dal domandare la completa separazione fra gestori ed operatori delle infrastrutture, consentendo agli stati membri di optare per una struttura integrata con una singola società-holding retta da rigorosi requisiti di trasparenza finanziaria.

Il Parlamento Europeo ha dichiarato di aspettarsi di poter procedere alla votazione in seduta plenaria sul pacchetto nel prossimo mese di febbraio.

(da: globalrailnews.com, 18 Dicembre 2013)

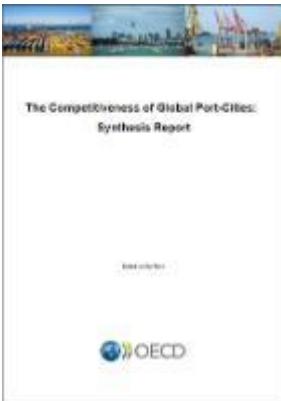
STUDI E RICERCHE

COLMARE IL DIVARIO NELLE POLITICHE PORTO-CITTÀ

Un nuovo rapporto suggerisce come siano necessarie politiche pubbliche efficaci al fine di migliorare lo sviluppo porto-città, ma che peraltro il bagaglio di conoscenze rilevanti dal punto di vista politico è limitato.

Il rapporto pubblicato dall'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), nell'ambito del Programma Porto-Città, punta ad identificare come i porti possano rappresentare degli strumenti per lo sviluppo urbano e valuta l'impatto dei porti sulle città e le regioni.

Olaf Merk, amministratore del Programma Porto-Città dell'OCSE, ha dichiarato a *Port Strategy*: "La sfida principale per i porti è quella di creare valore.



Ciò suona un po' banale, ma molti porti – e le loro città – stanno avendo a che fare con questo problema.

I porti dovranno pensare sempre di più ad un futuro che vada al di là della mera movimentazione dei carichi".

"La problematica principale per le città è quella di organizzare e strutturare questo dibattito.

Come faranno i porti ad essere la guida di questo sviluppo?

Solamente nel contesto dello spirito di collaborazione fra porti e città si possono mettere assieme le sinergie" ha aggiunto Merk.

Molti porti-città si trovano a dover affrontare "l'abbinamento sbagliato locale-globale" nei casi in cui molti dei vantaggi economici dei porti si riversano in altre regioni, mentre molte delle conseguenze negative sono "assai localizzate".

Secondo il rapporto, più del 90% delle conseguenze economiche indirette dei porti di Le Havre ed Amburgo stanno avvenendo in regioni diverse da quelle dei porti medesimi.

Il rapporto suggerisce come si siano aggiunti al problema anche la containerizzazione, la globalizzazione ed il consolidamento del settore

terminalistico, la concentrazione portuale e la crescita delle città a livello mondiale.

L'OCSE afferma che, di pari passo con l'aumento della domanda di conoscenza e valutazione delle politiche porto-città, sia decisivo che il divario politico venga colmato con più politiche di trasporto e ricerca & sviluppo al fine di stimolare lo sviluppo e le elevate prestazioni nei traffici portuali.

Il rapporto completo si può leggere sul sito web:

<http://www.oecd.org/gov/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>

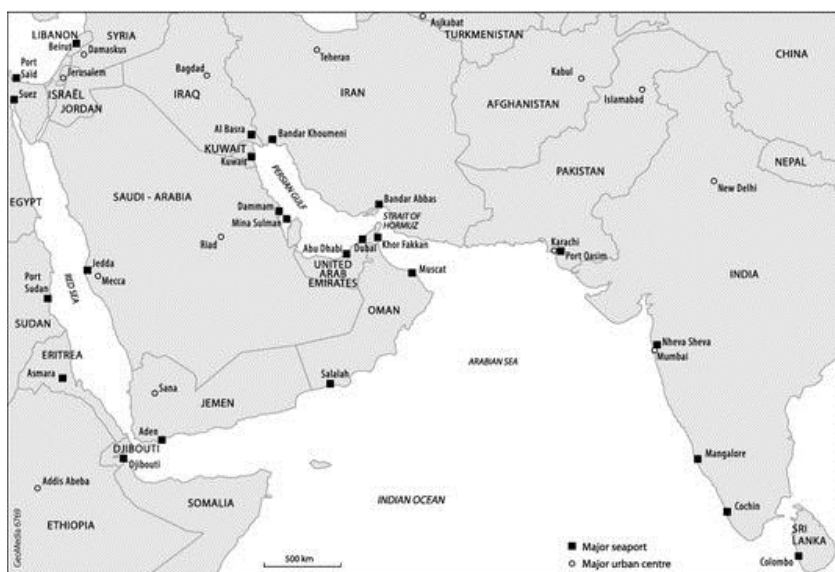
(da: portstrategy.com, 16 dicembre 2013)

CONFERENZE E CONVEGNI

SENTIMENTI CONTRASTANTI SULLA CAPACITÀ PORTUALE IN MEDIO ORIENTE

Anche se l'umore in occasione dell'evento *TOC Container Supply Chain Middle East* svoltosi a Dubai è stato generalmente buono, alcuni relatori hanno espresso preoccupazioni in ordine agli imponenti progetti di sviluppo terminalistico programmati per la regione mediorientale.

Questi ultimi potrebbero comportare l'aggiunta di quasi 12 milioni di TEU di nuova capacità entro la fine del 2015 e la principale espansione avverrà a Jebel Ali, Khalifa e Doha.



Ciò potrebbe essere un fattore contributivo per le più strette relazioni che sembra stiano evolvendo fra operatori terminalistici, quali la DP World e la ADT (Abu Dhabi Terminals), e le società di logistica ed i beneficiari effettivi della merce.

“In futuro il nostro margine competitivo sarà la filiera della distribuzione” ha spiegato Abdulla Bin Damithan, direttore della gestione contabilità dei terminal container alla DP World.

Rivolgendosi alla sessione sulla filiera della distribuzione petrolchimica, ha sostenuto che la DP World “sta sviluppando soluzioni logistiche sostenibili per questo settore di attività allo scopo di far fronte efficacemente al suo potenziale di crescita”.

“Ci saranno almeno 24 milioni di TEU di esportazioni petrolchimiche in uscita da questa regione” ha detto Damithan.

Martijn Van de Linde, responsabile della ADT, che sta aggiungendo almeno 1 milione di TEU di questa nuova capacità, non è preoccupato a torto.

Ha infatti dichiarato ai partecipanti alla conferenza: "Il livello di utilizzazione dei terminal resta elevato in questa regione e questo ha comportato qualche problema di intasamento.

Sono convinto che, anche aggiungendo tutti gli attuali sviluppi in programma affinché siano in servizio entro il 2020, l'utilizzazione sarà all'80%".

Aggiunge Van de Linde: "I porti regionali saranno molto utilizzati e se esiste una domanda al riguardo, la risposta è che noi pensiamo che sia necessaria altra capacità.

Abbiamo inoltre bisogno di fare un maggiore uso dell'automazione quale mezzo per innalzare il livello della nostra produttività.

Quest'anno abbiamo visto le nostre GMPH (movimentazioni complessive per gru/ora) aumentare del 44% sino a 33 GMPH e si avviano a diventare 44".

Al contrario, Michel Deleuran, vice presidente esecutivo della divisione marittima presso la Mihalha con sede nel Qatar, è stato più riservato.

Nell'ambito di un pannello di discussione, ha dichiarato che "esiste il pericolo che i carichi possano essere cannibalizzati ed i prezzi ridotti.

È importante che i porti e gli investitori nei terminal puntino a sviluppare ruoli specifici ed a proteggere la loro base di carico".

Sostiene Deleuran: "Se alla nuova concorrenza che sta avendo luogo non si guardasse in modo costruttivo, allora l'unica maniera in cui un porto potrebbe attualmente rispondere sarebbe quella di abbassare le tariffe".

Dato il numero sempre maggiore di porti che in Medio Oriente fanno affidamento in modo rilevante sui carichi di trasbordo e poiché i porti – specialmente nella regione dell'alto Golfo Persico – ambiscono ad attirare servizi di scalo diretto, la concorrenza si avvia ad essere accesa.

L'opinione dominante è che mentre i traffici nella regione del Medio Oriente lasceranno indietro quelli di Europa, Nord America ed Asia meridionale, i tassi di crescita annualizzati previsti sino al 2020 resteranno ancora indietro rispetto a quelli dell'offerta, che generalmente si prevede debba espandersi del 7% all'anno; nondimeno, non ci si aspetta che l'utilizzazione della capacità in tutto il periodo cali al di sotto del 70%.

Per le società di gestione di porti e terminal nella regione si prospettano tempi interessanti.

(da: worldcargonews.com, 10 Dicembre 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.