



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 XXXII
Numero del 28 Febbraio 2014

PORTI

LA YILPORT AUTOMATIZZA I TERMINAL TURCHI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA CKYH SI RIORGANIZZA CON LA EVERGREEN PER OPPORSI ALLA P3 ED ALLA G6
- LA CSCL SARÀ LA PROSSIMA AD INTEGRARSI? " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

ALTENWERDER: IL MAGGIORE TERMINAL FERROVIARIO CONTAINERIZZATO TEDESCO " 7

TRASPORTO STRADALE

TASSA SUI VEICOLI PESANTI NEL REGNO UNITO " 9

TRASPORTO INTERMODALE

KOMBIVERKEHR LANCIA UN PRODOTTO INNOVATIVO NEI SERVIZI GERMANIA-AUSTRIA " 12

LOGISTICA

LA ZONA LOGISTICA FRANCESE DELTA 3 RADDOPPIA LE DIMENSIONI " 14

LEGISLAZIONE

PROBABILE L'APPROVAZIONE DELL'ALLEANZA P3
DA PARTE DELLA COMMISSIONE MARITTIMA FEDERALE DEGLI STATI UNITI " 16

STUDI E RICERCHE

L'INSERIMENTO DI PORTACONTAINER ULTRA GRANDI POTREBBE RAPPRESENTARE
L'ULTIMO LANCIO DI DADI PER ALCUNI VETTORI " 18

REEFER

STANDARD DI SICUREZZA PER I CONTENITORI REFRIGERATI " 20

CONFERENZE E CONVEGNI

AL RAIL FORUM EUROPE IN EVIDENZA LE SINERGIE FRA ERTMS
E TECNOLOGIA SATELLITARE Pag. 22

IN CALENDARIO " 25

28 Febbraio 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

LA YILPORT AUTOMATIZZA I TERMINAL TURCHI

La Yilport sta per attivare alcune soluzioni operative e per l'automazione dei varchi della APS (APS Technology Group) destinate a quattro porti polivalenti presso i quali essa effettua operazioni in Turchia: iniziativa, questa, che a detta della APS costituisce un "fattore innovativo" per il settore.

La Yilport, inoltre, metterà in funzione le soluzioni automatizzate della APS per l'identificazione ed il trasferimento dei contenitori in banchina utilizzando lo OCR (riconoscimento a caratteri ottici per gru) presso le proprie infrastrutture a Gazebe, così come presso il suo nuovo terminal, il Gempport, in costruzione a Gemlink.

Un portavoce della Yilport ha dichiarato: "Il contratto ha un valore di oltre 2 milioni di dollari, ma un distinto accordo relativo alla manutenzione ed all'assistenza spingerà tale cifra al di sopra del 2,5 milioni di dollari nei prossimi tre anni.

Tutte le soluzioni relative ai varchi ed alle gru consentiranno al terminal di trarre vantaggio dalla precisione dei dati e dall'incremento dell'incolumità personale e della sicurezza.

Abbiamo aggiunto un livello per consentire la gestione delle eccezioni al varco centrale che è unico al di fuori degli Stati Uniti; ciò ci permetterà di snellire le procedure ai varchi in tutto il nostro portafoglio da una singola finestra per i nostri clienti".

La Yilport assicura la lavorazione di contenitori, merci generali, carichi alla rinfusa e liquidi, nonché servizi di magazzinaggio; esso afferma di avere in programma il miglioramento della produttività operativa, dell'incolumità personale e della sicurezza mediante l'impiego di soluzioni della APS.

"Siamo concentrati sulla continua espansione del portafoglio dei terminal della Yilport nell'intento di arrivare ad essere fra i primi 10 operatori portuali al mondo" spiega Sean Pierce, amministratore delegato della Yilport Holding.

I suoi funzionari addetti al controllo saranno in grado di gestire le eccezioni di tutti i varchi e di tutte le gru da una postazione centrale a distanza.



La soluzione fornisce altresì un supporto alle relazioni aziendali della Yilport.

Il portafoglio della Yilport comprende quattro porti in Turchia ed una quota del 50% del Malta Freeport.

Esso è stato il primo terminal contenitori ad implementare l'automazione dei varchi in Turchia quando la società ha installato la soluzione OCR per varchi della APS presso la propria infrastruttura di Gezebe nel 2010.

La società ha dichiarato che continuerà ad investire in tecnologia nel 2014, a partire dalla elettrificazione delle RTG che è prossima al completamento.

(da: portstrategy.com, 18 Febbraio 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

LA CKYH SI RIORGANIZZA CON LA EVERGREEN PER OPPORSI ALLA P3 ED ALLA G6 - LA CSCL SARÀ LA PROSSIMA AD INTEGRARSI?

Nel contesto di un'iniziativa la cui segretezza è stata la peggio protetta nel settore del trasporto marittimo di container, l'alleanza CKYH, costituita da Cosco, K Line, Yang Ming e Hanjin Shipping sta per coalizzarsi con la taiwanese Evergreen Line nelle direttrici di traffico Asia-Europa allo scopo di formare un raggruppamento operativo allargato che sarà denominato CKYHE.

Nel corso delle ultime settimane si sono moltiplicate le voci secondo cui le suddette linee di navigazione erano vicine ad un accordo.



Infatti, le chiacchiere diffuse nel settore hanno costretto la Evergreen a rilasciare il 19 febbraio una dichiarazione secondo la quale essa "sta continuamente sottoponendo a revisione le proprie opzioni operative al fine di servire meglio i clienti ed incrementare l'efficienza della propria utilizzazione delle navi".

Ha aggiunto la Evergreen: "A tale scopo, siamo in trattative con la CKYH al fine di costituire una nuova alleanza".

Inoltre, in un comunicato stampa congiunto pubblicato il 20 febbraio, le cinque parti in causa hanno dichiarato "di avere concordato in linea di principio" la costituzione di un'alleanza marittima a partire dal 1° marzo prossimo, "una volta accertata la sua conformità alle pertinenti normative".

In termini pratici, l'alleanza CKYHE inizierà le operazioni alla metà di aprile con – a suo dire – sei servizi dall'Asia al Nord Europa e quattro circuiti attivi nelle direttrici di traffico Asia-Mediterraneo.

Nel contempo, il socio dell'alleanza Cosco ha siglato un "accordo di cooperazione strategica" con la compagnia compatriota CSCL (China Shipping Container Lines), che riguarda "meccanismi di condivisione delle risorse nei settori del trasporto marittimo, delle operazioni terminalistiche, della logistica, delle costruzioni e riparazioni navali".

Pertanto, non rappresenterebbe alcuna sorpresa il fatto di vedere anche la CSCL coinvolta sino ad un certo punto nel nuovo raggruppamento CKYHE.

Altrove, l'alleanza G6 ha annunciato le proprie rotazioni portuali inerenti ai proposti servizi Asia-Costa Occidentale USA e transatlantico, per un numero complessivo di 17 nelle due direttrici di traffico (12 nel transpacifico e 5 nel transatlantico).

Il 18 febbraio scorso i membri della G6 hanno risposto alle ulteriori domande formulate dalla Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti, che adesso ha tempo fino al 4 aprile per fare altre domande, inviare un'ingiunzione o non fare nulla, in quest'ultimo caso dando a tutti gli effetti il via libera all'alleanza circa l'avvio dei suoi servizi nel secondo trimestre dell'anno.

La G6 sta chiaramente cercando di battere la sua principale rivale, la proposta rete P3, fornendo ai caricatori i particolari dei propri programmi di servizio, mentre Maersk Line, MSC e CMA CGM non sono ancora pronti a rilasciare una dichiarazione congiunta, sebbene sia possibile che la P3 riceva prima degli altri l'autorizzazione all'avvio delle attività alla fine di marzo.

(da: theloadstar.co.uk, 20 Febbraio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

ALTENWERDER: IL MAGGIORE TERMINAL FERROVIARIO CONTAINERIZZATO TEDESCO

Lo scorso anno presso il CTA (Container Terminal Altenwerder) della HHLA sono stati movimentati per ferrovia circa mezzo milione di contenitori.

Ciò significa che il CTA è stato di gran lunga il maggiore terminal ferroviario della Germania per quanto attiene i risultati inerenti ai container nel 2013.

Questo successo dà impulso ad Amburgo, il più grande porto ferroviario d'Europa.

Per la precisione, presso il CTA nel 2013 sono stati movimentati via rotaia 496.762 box, l'equivalente di 813.100 contenitori standard (TEU).

Rispetto al 2008, vale a dire l'anno prima dell'irrompere della crisi finanziaria ed economica, ciò rappresenta un incremento di quasi il 40% dei risultati ottenuti via rotaia.

Questo significa che la produttività ferroviaria presso il CTA è cresciuta ad un ritmo molto più rapido rispetto a quella di tutte le altre modalità di trasporto.



La HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) ha effettuato un'ampia gamma di investimenti al fine di incrementare ulteriormente l'efficienza con cui i contenitori ferroviari sono stati trattati presso il CTA negli ultimi anni nel contesto della propria strategia intermodale.

L'aggiunzione di un secondo binario di servizio ha incrementato la flessibilità dell'infrastruttura e consente l'effettuazione di viaggi aggiuntivi.

È inoltre ora possibile controllare la sequenza e gli arrivi dei treni a livello centrale grazie ad un nuovo sistema di controllo e segnalazione.

Infine, vengono utilizzati veicoli a trazione elettrica per controllare i convogli che sono pronti a partire.

Ciò significa che anche questa componente della filiera trasportistica può essere eseguita senza alcuna emissione di carbonio.

Spiega Oliver Dux, amministratore delegato del CTA: "Movimentare 500.000 contenitori via rotaia è un grande successo per noi.

Dobbiamo questo successo in primo luogo e per lo più ai nostri clienti, che hanno scelto di servirsi del sistema basato sulla ferrovia che è allettante dal punto di vista commerciale ed eco-compatibile.

Noi abbiamo svolto la nostra parte effettuando un bel po' di investimenti ed apportando modifiche alle nostre procedure.

Un'altra ragione fondamentale della decisa crescita dei risultati ferroviari sta nella spesa di capitali effettuata dall'Autorità Portuale di Amburgo destinandola alle ferrovie in porto negli ultimi anni.

Al CTA, efficienti procedure di movimentazione vanno di pari passo con un sistema dell'hinterland dalle ottime prestazioni".

Il Container Terminal Altenwerder utilizza un elevato grado di automazione ed elettrificazione.

La HHLA effettua complessivamente operazioni in tre terminal container ad Amburgo.

Il maggiore singolo cliente nonché operatore ferroviario del CTA è la DB Schenker Rail.

Il dr. Bernd Pahnke, responsabile delle relazioni portuali della DB Schenker Rail, aggiunge: "Il Container Terminal Altenwerder è un terminal dedicato a movimentazioni ferroviarie davvero solido, in termini sia quantitativi che qualitativi.

L'affidabilità delle sue procedure è di fondamentale importanza per noi.

Per questa ragione, siamo assai felici di constatare quanto i sistemi del CTA e delle ferrovie portuali si intreccino l'un l'altro".

(da: eurift.eu/hhla.de, 20 Febbraio 2014)

TRASPORTO STRADALE

TASSA SUI VEICOLI PESANTI NEL REGNO UNITO

La nuova imposta britannica sui camion di peso superiore alle 12 tonnellate di portata massima lorda entrerà in vigore nel prossimo mese di aprile.

In effetti, si tratta di una combinazione del tipo Eurovignette finalizzata ad ottenere un contributo per l'usura delle strade dai veicoli pesanti immatricolati all'estero; è la prima volta che un tale sistema viene introdotto nel Regno Unito.

Ai sensi della normativa dell'Unione Europea (1999/62/EC) il regime impositivo si applica anche ai camion immatricolati nel Regno Unito, ma ci si aspetta che questo gettito venga neutralizzato al 90% a causa delle compensazioni comportate dalla riduzione delle tasse automobilistiche.

I programmi definitivi relativi all'imposta (di cui si parla da circa 10 anni) sono stati annunciati a ottobre 2012.



La tassa sarebbe dovuta entrare in vigore ad aprile 2013, ma è stata posticipata di un anno in seguito alle pressioni effettuate dalla RHA (Associazione Autotrasporto).

Ci sono sette fasce di prelievo, che corrispondono alle tasse automobilistiche relative ai camion.

La scala degli oneri varia a seconda delle dimensioni del veicolo, ma è di 1.000 sterline all'anno o 10 sterline al giorno per gli autoarticolati più pesanti (tasse automobilistiche fascia G) e di circa il 30% in più per i rimorchi da 40 tonnellate, sebbene si tenda ad utilizzare questi ultimi in traffici di nicchia (ad esempio, i fiori olandesi).

In pratica, la maggior parte dei veicoli pesanti immatricolati all'estero che entrano nel Regno Unito sono autoarticolati rivestiti da 40 o 44 tonnellate di

portata lorda, sulla base di contratti stipulati direttamente con caricatori (solitamente supermercati, produttori di automobili) od operatori di groupage.

Con il dirottamento della produzione e dell'approvvigionamento in Europa centro-orientale delle tradizionali importazioni di prodotti spagnoli, italiani eccetera, non è generalmente razionale dal punto di vista dei costi utilizzare unità di carico più piccole.

Gli oneri sono stati stabiliti per i prossimi quattro anni fiscali e ci si aspetta che inducano una raccolta di 20 milioni di sterline all'anno, per quanto sia previsto che i costi di applicazione comportino una riduzione di tale cifra.

Il calcolo è basato sui dati governativi che parlano di circa 130.000 veicoli pesanti immatricolati all'estero in ingresso nel Regno Unito ogni anno, per un totale di quasi 1,5 milioni di viaggi.

Secondo la RHA, costa circa 300 sterline al giorno effettuare operazioni con un autoarticolato da 44 tonnellate di portata lorda, di modo che un tributo di 10 sterline incrementerebbe i costi per gli autotrasportatori esteri del 3% circa.

Questo non basta a dirottare la domanda sui camion immatricolati nel Regno Unito o ad incoraggiare il dirottamento modale sul trasporto marittimo a corto raggio lo-lo, sul ro-ro non accompagnato nei porti della costa orientale o sulla ferrovia intermodale.

Maggie Simpson, direttore esecutivo del Rail Freight Group, ha dichiarato al riguardo: "La nostra opinione è che questa imposta sia un po' un petardo bagnato ed una opportunità mancata.

È neutra nei confronti dei trasportatori britannici ed è di dimensioni così ridotte che per i trasportatori immatricolati all'estero è improbabile che possa danneggiarli".

La Simpson aggiunge che l'imposta è un passo nella direzione giusta per quel che concerne il tunnel della Manica, ma "non riesco a pensare che essa faccia davvero la differenza data la complessità del mercato e l'esiguo livello del tributo".

I trasportatori britannici pagheranno l'imposta al momento del rinnovo delle tasse automobilistiche.

Quelli esteri, invece, pagheranno su internet, col telefono mobile ovvero presso i terminali dei punti di vendita situati sui traghetti, nelle aree di sosta dei camion, eccetera.

Il mancato pagamento dell'imposta costituirà reato, con la conseguente comminazione di una multa pari a 300 sterline o, nel caso di veicoli pesanti stranieri, di un deposito effettuato in strada.

Il sistema di pagamento per gli operatori esteri sarà gestito dalla Northgate Public Services per conto del Dipartimento dei Trasporti.

Sarà disponibile un database pubblico su web per consentire a chiunque di monitorare lo status relativo all'imposta di un veicolo pesante mediante inserimento del suo numero di immatricolazione.

(da: worlscargonews.com, 19 Febbraio 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

KOMBIVERKEHR LANCIA UN PRODOTTO INNOVATIVO NEI SERVIZI GERMANIA-AUSTRIA

Unitamente al proprio partner Rail Cargo Group, la Kombiverkehr KG con sede a Francoforte sta per lanciare il 7 aprile prossimo una nuova concezione di prodotto per i servizi di trasporto continentale dalla Germania all'Austria.

Ciò accorcerà i tempi di viaggio complessivi delle spedizioni fra i due paesi, incrementando nel contempo la capacità e la flessibilità del trasporto intermodale.

“Assicureremo due o tre partenze ogni giorno da lunedì a venerdì da Duisburg-Ruhrort Hafen DUSS o da Neuss-Hessentor, oltre ad una partenza al sabato” ha annunciato il direttore generale della Kombiverkehr Robert Breuhahn.

I semirimorichi, i contenitori e le casse mobili possono viaggiare per ferrovia 13 volte alla settimana dalla regione della Ruhr direttamente da e per Wels e trarre vantaggio da un veloce collegamento con Vienna.

“Allo stesso tempo, stiamo effettuando investimenti all'interno dell'Austria a favore del servizio con Vienna per i treni provenienti da Ludwigshafen”.

Finora, allo scopo di spedire le consegne sui treni diretti Ludwigshafen-Wels da e per Vienna, sono stati utilizzati servizi a carro singolo.

Da aprile, tuttavia, Wels potrà disporre di un servizio navetta alla volta della capitale austriaca da lunedì a venerdì.

Wels ha inoltre numerosi collegamenti ferroviari con altre regioni austriache.

“Al fine di implementare la nuova concezione di prodotto, abbiamo sostituito tre servizi ferroviari Neuss-Vienna con tre servizi Neuss-Wels, mentre cinque nuovi treni navetta effettuano operazioni da Wels a Vienna, apportando così molti vantaggi ai nostri clienti austriaci” commenta Breuhahn.

“Anche se instradiamo regolarmente tutti i treni attraverso la porta d'accesso centrale a Wels, ancora non subiamo ritardi rispetto ai precedenti convogli diretti Neuss-Vienna”.

Ciò accade perché i carri che viaggiano alla volta di Vienna non entrano affatto nel terminal.

Essi vengono smistati all'esterno della stazione di trasbordo e vengono agganciati al treno diretto che viaggia da Wels a Vienna cinque volte alla settimana.

La nuova concezione ha reso possibile avere tempi di chiusura ben ripartiti per l'accettazione a Duisburg e Neuss ed incrementare il numero di partenze per Wels da Neuss da cinque ad otto.

Le spedizioni camionistiche così dispongono di collegamenti più rapidi con il treno successivo.



“Un tempo di chiusura alle due del mattino al mercoledì e venerdì significa altresì che i carichi raccolti nella tarda nottata in Belgio e nei Paesi Bassi arrivano in Austria il giorno seguente”.

A seconda della capacità del treno, esiste anche l'opzione di consegna in un terminal un giorno ed in un altro il giorno

successivo.

“Stiamo realizzando una maggiore flessibilità per i vettori e gli spedizionieri senza aumentare il numero dei treni, e confidiamo molto di trasportare più consegne di conseguenza” afferma Breuhahn.

“Inoltre, se ci venisse richiesto, potremmo incrementare la capacità aggregando altri treni al sistema”.

In futuro, la Kombiverkehr invierà 21 treni diretti al terminal di Wels ogni settimana: 13 dalla regione della Ruhr, tre da Ludwigshafen e cinque da Vienna.

Questo comporta una maggiore flessibilità nel trasporto intermodale dalla Germania all'Austria, incrementa la capacità e riduce i tempi di viaggio.

(da: eurift.eu/kombiverkehr.de, 20 Febbraio 2014)

LOGISTICA

LA ZONA LOGISTICA FRANCESE DELTA 3 RADDOPPIA LE DIMENSIONI

È stato dato il via libera al raddoppio delle dimensioni della zona logistica Delta 3 a Douges, nel nord della Francia.

Il complesso, che è situato in prossimità del porto di Dunkerque, del Tunnel della Manica e delle principali reti stradali e ferroviarie europee, offre già 300.000 m² di magazzini ed è inoltre attrezzato con un terminal di trasporto combinato (ferro-stradale).

Ci si aspetta che lo sviluppo della seconda fase, su un sito di 115 ettari, inizi alla metà dell'anno prossimo ed attiri investimenti per oltre 100 milioni di euro.



È prevista la costruzione di tre magazzini su larga scala adatti a caricatori di respiro globale.

“Puntiamo a dimensioni da 120.000 a 200.000 m² con unico affittuario dal momento che c'è una forte domanda nel settore XXL” ha dichiarato un portavoce della SPLA, la società che sta conducendo il progetto relativo

all'ampliamento.

Il gigantesco venditore al dettaglio online Amazon è già situato nelle vicinanze, avendo aperto una mega infrastruttura di 90.000 m² nei pressi di Douai nella seconda metà dell'anno scorso.

Nel contempo, prosegue lo sviluppo dell'attuale zona Delta 3.

Nel corrente mese di febbraio saranno intrapresi i lavori per la costruzione di due infrastrutture per il trasbordo diretto da 10.000 m², equipaggiate con un collegamento ferroviario e dedicate a merci quali le derrate alimentari che richiedono un magazzinaggio a breve termine.

È inoltre in programma un deposito da 33.000 m² dotato di raccordo ferroviario.

Un Delta 3 ampliato costituirà una componente essenziale in quella che viene conclamata come "la Silicon Valley della Logistica" nella Francia settentrionale.

La regione è situata strategicamente sui principali corridoi della filiera distributiva fra importanti porti quali Rotterdam ed Anversa e la Grande Parigi nonché l'Europa meridionale.

(da: lloydsloadinglist.com, 13 Febbraio 2014)

LEGISLAZIONE

PROBABILE L'APPROVAZIONE DELL'ALLEANZA P3 DA PARTE DELLA COMMISSIONE MARITTIMA FEDERALE DEGLI STATI UNITI

Secondo fonti del Wall Street Journal, ci si aspetta che la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti approvi la costituzione di un'alleanza fra le tre maggiori linee di navigazione containerizzate mondiali entro la fine di marzo, ma che la condizioni alla presenza di regole finalizzate alla protezione dei concorrenti minori, degli spedizionieri e dei fornitori di carburante attivi nei traffici più frequentati.

La danese Maersk Line, la francese CMA CGM e la svizzera Mediterranean Shipping Co. hanno annunciato nel 2013 di avere in programma la realizzazione di un'alleanza per la condivisione di rotte denominata P3 Alliance, da attivare a partire dal secondo trimestre di quest'anno.

A tal fine, è necessaria un'approvazione obbligatoria da parte delle competenti autorità statunitensi, europee e cinesi ed alcune fonti hanno riferito al Wall Street Journal che l'Europa e la Cina probabilmente attenderanno fino a quando gli Stati Uniti non avranno deciso di approvare o meno l'alleanza.

Il regolatore dell'Unione Europea ha dato il via ad una distinta indagine sulla fissazione di prezzi da parte di vettori containerizzati, fra cui la Maersk, la MSC e la CMA CGM.

I soci della P3 Alliance hanno presentato una nuova documentazione alla Commissione Marittima Federale il 7 febbraio scorso in seguito alla richiesta da parte dell'Ente regolatore di informazioni aggiuntive alla fine dell'anno scorso.

La Commissione adesso ha 45 giorni per pubblicare la propria decisione.



Tutte e tre le linee di navigazione che costituiscono la P3 non hanno voluto commentare il procedimento di revisione normativa.

“Si sta avviando ad essere un periodo di riflessioni, cui saranno ricollegate condizioni sulle attività della P3” ha detto una persona competente in materia.

“La Commissione Marittima Federale già considera l'alleanza più un'associazione che una fusione, di modo che, una volta constatata la necessaria tutela della concorrenza leale, la P3 sarà approvata”.

Le piccole compagnie di navigazione sono preoccupate dal fatto che la proposta alleanza possa spingerle fuori da molte rotte di traffico.

Gli spedizionieri, gli importatori e gli esportatori vorrebbero che l'alleanza venisse bloccata perché essi hanno perso il controllo delle trattative sulle tariffe di nolo con le grosse linee containerizzate.

I fornitori sono preoccupati perché, una volta costituita ed operativa l'alleanza P3, essi non saranno in grado di negoziare separatamente i prezzi del carburante con i tre operatori marittimi.

Nel caso ottenesse l'approvazione, si stima che la P3 controllerebbe il 43% dei traffici dall'Asia all'Europa, il 41% del mercato transatlantico ed il 42% circa del mercato transpacifico.

(da: cargobusinessnews.com, 14 Febbraio 2014)

STUDI E RICERCHE

L'INSERIMENTO DI PORTACONTAINER ULTRA GRANDI POTREBBE RAPPRESENTARE L'ULTIMO LANCIO DI DADI PER ALCUNI VETTORI

A fronte di uno scenario che la settimana scorsa rappresentava un altro drastico calo delle tariffe a pronti nei traffici Asia-Europa – una diminuzione del 12% in appena sette giorni – sembra che peraltro non ci sia alcuna riduzione delle ordinazioni di portacontainer ultra grandi, il che, secondo la ditta di consulenze marittime Drewry, costituisce una strategia da “fare qualcosa o scomparire” da parte di vettori “determinati a rimanere in corsa per economie di scala maggiormente competitive”.

Infatti, nell'ultima sua *Container Insight* settimanale, la Drewry afferma che la capacità delle portacontainer ultra grandi di più di 10.000 TEU si incrementerà del 31,4% quest'anno, dal momento che verranno consegnati 60 di questi colossi, e di un ulteriore 30% nel 2015.

Peraltro, la società di consulenza ha aggiunto che “è improbabile” che la



crescita dei carichi basti a riempire queste unità di nuova costruzione nei prossimi due anni.

La Drewry si aspetta che alcune delle consegne vengano rinviate – solo 34 delle 44 navi di oltre 10,000 TEU previste per il

2013 sono davvero entrate in servizio – ma aggiunge che tutto dipende dal potere contrattuale degli acquirenti.

Dato lo squilibrio fra domanda ed offerta nella direttrice di traffico Asia-Europa a causa dell'afflusso delle nuove portacontainer ultra grandi, l'implicazione che ne deriva è che alcune di loro dovranno essere impiegate in altre rotte, ma il consulente conclude che se ciò dovesse avvenire, i vantaggi dell'economia di scala delle navi andrebbero perduti a causa della loro sottoutilizzazione.

Nel contempo, nelle prossime settimane si vedranno i risultati finanziari per il 2013 pubblicati da altri vettori marittimi che forniranno una prospettiva dell'anno in corso.

Già si è sentito qualcosa dalla Hanjin che ha riferito di un risultato negativo di 630 milioni di dollari, mentre la China Shipping Container Lines ha preannunciato di aspettarsi una perdita di 435 milioni di dollari.

Data la diffusa sensazione di un fiacco ultimo trimestre 2013, è difficile pensare come vettori marittimi in rosso o appena in pareggio alla fine del terzo trimestre possano essere in grado di riferire cifre in nero in relazione all'intera annata.

Inoltre, anche le note integrative di bilancio più ottimistiche dovranno sforzarsi per mettere sotto una luce favorevole le previsioni relative al primo trimestre 2014 ed oltre.

La principale eccezione a questa negatività nell'ambito dei traffici containerizzati di linea continua ad essere la Maersk Line, che la prossima settimana pubblicherà i propri risultati annuali; ciò, al di là dei notevoli risparmi sui costi che la compagnia si aspetta dal legame con MSC e CMA CGM nella proposta alleanza P3.

Il vettore danese stava riportando un'eccedenza di 1,2 miliardi di dollari in relazione ai primi nove mesi del 2013 e, nella sua tradizionale maniera alla buona, esso si aspetta che i propri risultati complessivi 2013 siano "notevolmente al di sopra" di quelli del 2012, quando aveva fatto registrare un profitto netto di 461 milioni di dollari che lo poneva in cima al mercato.

(da: theloadstar.co.uk, 18 Febbraio 2014)

REEFER

STANDARD DI SICUREZZA PER I CONTENITORI REFRIGERATI

Sono finiti i tempi in cui una unità refrigerata era un container da 20 piedi con attaccato un congegno frigorifero.

“Nell’odierno ambiente marittimo vengono richieste qualità ed affidabilità, nonché la sicurezza della gente che lavora con le nostre attrezzature dalla banchina al ponte della nave”, spiega Greg Spence, amministratore delegato della Reftrade UK.

“Il settore del petrolio e del gas è sinonimo dei più elevati standard inerenti alla salute ed alla sicurezza personale e questo è di primaria importanza per ogni operatore od impresa di servizi che lavorano nel settore.

Di conseguenza, la tecnologia sviluppata ai fini di utilizzazione a terra ed in mare per proteggere la vita di uomini e donne nel settore è all’avanguardia del progresso tecnologico: altrove, dove si potrebbe trovare un frigorifero a prova di esplosione?



La Reftrade UK è una di tali imprese che istituisce gli standard per la vendita ed il noleggio di contenitori refrigerati ed unità a temperatura controllata nel settore dell’energia in mare, avendo recentemente effettuato un notevole investimento nell’ambito della propria flotta noleggiata allo scopo di far sì che le proprie unità vengano migliorate sino ai massimi standard che vadano oltre quelli accreditati sia come ATEX che come DNV.

Le modifiche alla nostra gamma nuova o esistente di contenitori standard e ad ambiente refrigerato comprendono portelli di sicurezza ad accesso facilitato, dispositivi di allarme per la disabilitazione di situazioni-trappola, illuminazione di emergenza ed interfaccia per collegare gli allarmi dei contenitori alle stanze di controllo delle installazioni.

Ciò migliorerà lo standard di sicurezza di ciascuna unità e – cosa più importante – del personale che utilizza le nostre unità reefer.

Questa recente spesa finalizzata a migliorare la flotta fa seguito ad un notevole investimento effettuato nel 2013, nel corso del quale si è assistito

all'assunzione di un ruolo di leader del mercato da parte della Reftrade UK quale unico fornitore in noleggio di contenitori da 10 e 20 piedi a prova di esplosione certificata nel Regno Unito.

Operando nel contesto di un mercato in cui ci sono molti pericoli, siamo continuamente alla ricerca di modi per migliorare la nostra gamma di prodotti, facendo sì che le nostre unità non solo soddisfino ma anche approntino gli standard relativi alla sicurezza ed a quello che i clienti potrebbero aspettarsi nel mercato del noleggio.

Servendosi di un modello di attività integrato, la Reftrade UK fornisce, consegna ed assicura consulenza su noleggio e vendite di tutti i reefer da deposito DNV 2.7-1 / EN 12079, compresa la produzione di progetti su misura per contenitori sia standard che locali.

Oltre ai propri container refrigerati, la Reftrade UK è anche attrezzata per fornire ai clienti una gamma completa di trasporti marittimi e deposito di contenitori, ceste e cisterne.

Tutte le unità vengono prodotte secondo gli standard più elevati al fine di assicurare che i clienti ricevano soluzioni di servizio sicure ed affidabili".

(da: marinelink.com, 19 Febbraio 2014)

CONFERENZE E CONVEGNI

AL RAIL FORUM EUROPE IN EVIDENZA LE SINERGIE FRA ERTMS E TECNOLOGIA SATELLITARE

I responsabili delle decisioni nell'ambito dell'Unione Europea ed i portatori di interessi nel settore ferroviario si sono dichiarati d'accordo sul fatto che le sinergie inerenti alla razionalizzazione dei costi fra ERTMS e le tecnologie satellitari, come il GALILEO, potrebbero contribuire a rendere più efficiente ed affidabile il trasporto ferroviario.

Anche se la tecnologia è già disponibile, il suo ritmo di messa in opera è ancora troppo lento a causa dei ritorni sugli investimenti realizzabili solo a lungo termine.



La questione della possibile integrazione dell'ERTMS e della tecnologia satellitare è stata trattata in occasione della cena di gala della conferenza *Rail Forum Europe* svoltasi l'11 febbraio scorso presso il Parlamento Europeo a Bruxelles e sponsorizzata dalla Ansaldo STS e dalla UNIFE.

Francesco Rispoli, direttore tecnologie satellitari della Ansaldo STS, ha sottolineato come l'ERTMS sia un importante progetto industriale europeo ed assicuri sempre maggiori opportunità di esportazioni per l'Unione Europea.

In una prospettiva mondiale, gli emergenti progetti che fanno capo agli Stati Uniti traggono vantaggi dai trasferimenti della tecnologia satellitare da parte del settore militare.

Riferendosi alla tecnologia satellitare, Rispoli ha insistito sul concetto dello spostamento della tecnologia: "Abbiamo bisogno di spostare la ricerca di informazioni dal lato dei binari a quello dei treni al fine di migliorare la sicurezza, di fare progressi e di ridurre i costi operativi" ha affermato.

Rispoli ha inoltre sostenuto che la tecnologia satellitare può altresì migliorare la penetrazione dell'ERTMS nel mercato mondiale ma anche in quello locale e nelle linee poco trafficate e ha evidenziato che ulteriori sinergie saranno sviluppate nel contesto dell'iniziativa SHIFT2RAIL: "L'EGNOS ed il GALILEO

sono tecnologie fondamentali per far sì che venga compiuto un passo indotto dal mercato verso un cambiamento nel settore ferroviario” ha concluso.

Olivier Onidi, direttore per la mobilità innovativa e sostenibile della DG MOVE, ha sottolineato il ruolo dell’ERTMS nel conseguimento di un Zona Ferroviaria Unica Europea interoperabile.

“Il 2014 è un anno fondamentale in termini di innovazione per il settore ferroviario.

Ci si aspettano importanti progressi in relazione all’ERTMS, al GALILEO ed allo SHIFT2RAIL”.

Onidi ha sottolineato l’esigenza di insistere sull’armonizzazione tecnica, specialmente quando si tratta delle sezioni transfrontaliere.

Inoltre, con riferimento ai finanziamenti dell’Unione Europea disponibili con i fondi regionali e quelli inerenti alla TEN-T, il dirigente ha sostenuto che ora è giunto il momento di fare un cambiamento reale.

Carlo des Dorides, direttore esecutivo dell’Agenzia Europea GNSS, ha messo in evidenza come il GALILEO e l’EGNOS siano fattori di contributo-chiave per un servizio globale continuo e garantito dal punto di vista dei tempi e delle assegnazioni.



A questo riguardo, des Dorides ha elogiato il Protocollo d’Intesa sottoscritto da Commissione Europea, ERA, settore ferroviario ed altri portatori d’interessi in cui si immagina la futura utilizzazione dell’EGNOS e del GALILEO al fine di migliorare la competitività dei sistemi di controllo dei treni.

Des Dorides, inoltre, ha sostenuto che la tecnologia satellitare possiede una dimensione globale: “Ci sono segnali secondo cui il GNSS sarà adottato a livello mondiale come avviene nel settore aeronautico.

In questo scenario, l’Europa ha ora l’opportunità di sfruttare la sinergia fra ERTMS e GNSS” ha dichiarato.

Des Dorides ha concluso dando il benvenuto all’iniziativa SHIFT2RAIL quale strumento potenziale per superare le ultime barriere tecnologiche per l’adozione del GNSS, aprendo la strada a soluzioni di controllo dei treni più razionali dal punto di vista dei costi.

Michael Cramer, membro del Parlamento Europeo e vice presidente del *Rail Forum Europe*, ha fatto notare che nel corso degli ultimi 10 anni sono stati fatti pochi progressi con l’ERTMS ed il GALILEO.

“Sono scettico circa la combinazione di due tecnologie che non hanno ancora dispiegato appieno il proprio potenziale” ha detto.

Karel Vinck, coordinatore ERTMS della Commissione Europea, ha sostenuto che l’obiettivo complessivo dovrebbe essere quello di avere uno standard di segnalazione in Europa.

Al fine di realizzarlo, ha dichiarato, “gli aspetti tecnici dovrebbero essere accompagnati da un adeguato piano finanziario”.

Alberto Mazzola (FSI) e François Coart (ERFA) hanno messo in rilievo che occorrono notevoli investimenti al fine di implementare la tecnologia satellitare nell’ERTMS.

Philippe Citroën, direttore generale della UNIFE, ha delineato i passi che in pratica occorrerà fare allo scopo di implementare il GNSS nel sistema di controllo, fra cui lo NGTC (Controllo Treni di Prossima Generazione) che contribuirà direttamente all’iniziativa SHIFT2RAIL.

Brian Simpson, presidente della Commissione TRAN del Parlamento Europeo e del Rail Forum Europe, ha ammonito la comunità ferroviaria a pensare in una prospettiva maggiormente a lungo termine ed a prendere in considerazione il valore aggiunto degli investimenti in nuove tecnologie, dichiarando: “Si deve guardare al di là del 2020 per vedere dove si vorrebbe essere”.

(da: europeanrailwayreview.com, 13 Febbraio 2014)

IN CALENDARIO

- [6th Intermodal Asia 2014](#)
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia
Thursday 27 and Friday 28 February 2014
- [Cool Logistics Africa](#)
Cape Town, South Africa
4-6 March 2014
- [12th Intermodal Africa 2014](#)
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria
Thursday 27 and Friday 28 March 2014
- [Intermodal Asia 2014](#)
Shanghai, P.R. China
1-3 April 2014
- [Intermodal South America 2014](#)
São Paulo, Brazil
1-3 April 2014
- [TOC CSC: Asia 2014](#)
Singapore
8-9 April 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
- [SIL 2014](#)
Barcelona, Spain
3-5 June 2014
- [12th ASEAN Ports and Shipping 2014](#)
JW Marriott, Jakarta, Indonesia
Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
- [TOC CSC Europe 2014](#)
London, U.K.
24-26 June 2014

- [RORO 2014](#)
ExCeL, London, UK
24-26 June 2014
- [Cool Logistics Global](#)
Rotterdam, The Netherlands
30 September - 2 October 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)
Istanbul Marriott Hotel Asia, 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
- [Intermodal Europe 2014](#)
AHOY, Rotterdam, The Netherlands
11-13 November 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 22 and Friday 23 January 2015
- [8th Philippine Ports and Shipping 2015](#)
Manila, The Philippines
Thursday 12 and Friday 13 February 2015
- [13th Intermodal Africa North 2015](#)
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria
Thursday 26 and Friday 27 March 2015
- [11th Trans Middle East 2015](#)
Kuwait
Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
- [4th Black Sea Ports & Shipping 2015](#)
Constanta, Romania
Thursday 28 and Friday 29 May 2015
- [13th ASEAN Ports and Shipping 2015](#)
JW Marriott, Jakarta, Indonesia
Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
- [10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015](#)
Mumbai, India
Thursday 17 and Friday 18 September 2015
- [13th Intermodal Africa South 2015](#)
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia
Thursday 29 and Friday 30 October 2015

- [3rd MED Ports 2015](#)
Civitavecchia (Rome), Italy
Thursday 26 and Friday 27 November 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.