



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticuario

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 30 Settembre 2014

NOTIZIE C.I.S.CO.

UN CONTAINER DEL CISCO PER I "GIARDINI DI PLASTICA" A GENOVA Pag. 3

PORTI

LA RIFORMA PORTUALE DELL'UNIONE EUROPEA SMARRISCE L'ORIENTAMENTO " 5

TRASPORTO MARITTIMO

LA FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E CSAV OTTIENE IL VIA LIBERA
DALLA COMMISSIONE EUROPEA " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

LA NORMATIVA SULLE FERROVIE STRANGOLA I NUOVI ARRIVATI " 9

TRASPORTO INTERMODALE

LA DHL ESPANDE I SERVIZI FERROVIARI MULTIMODALI CINA-EUROPA " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

DIMINUISCONO LE EMISSIONI DEL SETTORE MARITTIMO A LIVELLO MONDIALE " 13

LEGISLAZIONE

L'ESC RINNOVA LA RICHIESTA DI UN PROGRAMMA DI MONITORAGGIO DELLE ALLEANZE " 15

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ESISTONO ALTERNATIVE ALLE NAVI D'ACCIAIO? " 17

STUDI E RICERCHE

LA FLOTTA DELLE PORTACONTAINER INATTIVE RAGGIUNGE IL SUO PUNTO PIÙ BASSO
DEGLI ULTIMI TRE ANNI CON PROBABILE IMPULSO PER LE TARIFFE DI NOLEGGIO " 19

SICUREZZA E PROTEZIONE

L'IMO CONCENTRA L'ATTENZIONE SULLA SICUREZZA RELATIVA AI CONTENITORI Pag. 21

IN CALENDARIO " 23

30 Settembre 2014

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

NOTIZIE C.I.S.CO.

UN CONTAINER DEL CISCO PER I "GIARDINI DI PLASTICA" A GENOVA

Al processo di riqualificazione del parco urbano genovese dei Giardini Baltimora, meglio conosciuti come "Giardini di Plastica", il C.I.S.Co. contribuisce con un presidio stabile e colorato.

Il progetto, nato per iniziativa dell'Associazione Giardini di Plastica, ha come obiettivo quello di trasformare uno spazio semi abbandonato frutto di avventate politiche urbanistiche del passato (il centro direzionale e i giardini vennero costruiti dopo la demolizione dell'antico quartiere di via Madre di Dio), in un luogo frequentato e vissuto dai cittadini, valorizzato per le sue caratteristiche e la sua posizione nel cuore di Genova a due passi dal centro e dalla Città Vecchia.

Il progetto ha stimolato una nuova attenzione da parte delle istituzioni, incoraggiate dall'entusiasmo dell'Associazione.



Affermano i volontari dell'Associazione: «Un nuovo interesse da parte del Comune è visibile anche nei lavori, alcuni conclusi altri da iniziare, per migliorare la viabilità e l'accesso ai disabili che hanno permesso di portare anche la corrente elettrica nel parco a servizio degli eventi.

Il Municipio I Centro Est ha stipulato con noi una convenzione atipica, sperimentale rispetto a quella di affido del verde, che permette all'Associazione maggiori libertà di azione sull'area, come la possibilità di sperimentare arredi urbani temporanei, di proporre eventi ed azioni artistiche o di avere cura del verde.

Ora chiediamo a chi amministra il territorio di creare un programma serio che unisca i diversi soggetti pubblici interessati (l'Assessorato all'ambiente, alla cultura, alle politiche giovanili, gestione del Patrimonio, legalità e diritti, il Municipio, la Soprintendenza...) che faciliti la progettazione e l'attuazione di azioni innovative e a lungo termine».

L'ultima tappa in ordine di tempo di questa avventura è costituita dal "DPT Lab Parco Fai da te", un laboratorio per ragazzi di analisi urbana e costruzione, realizzato grazie alla sovvenzione ricevuta nell'ambito del Programma europeo Gioventù in Azione.

In tale contesto, il 5 settembre scorso è arrivato un nuovo ospite ai Giardini Baltimora: un container issato con la gru da via D'Annunzio.

Il container è stato concesso in comodato d'uso al Municipio I Centro Est di Genova da parte del C.I.S.Co, "Council of Intermodal Shipping Consultants", e posizionato come supporto, in primis, al progetto "DPT Lab Parco fai da te" e poi a tutte le future attività.

Il container è il simbolo del processo in atto, del cantiere aperto, un presidio stabile e colorato che migliorerà ulteriormente le possibilità di intervento e l'organizzazione logistica di ogni azione svolta nel parco.

Fino ad oggi qualsiasi evento svolto ai giardini necessitava di trasporti continui o di guardiania, da oggi materiali e strumenti di lavoro potranno essere lasciati direttamente nel parco e ci sarà un luogo riparato per svolgere laboratori, incontri e riunioni.

Il C.I.S.Co. conta di utilizzare il container anche per attività proprie nei settori della pubblicità e della formazione.

(da: erasuperba.it, 9 Settembre 2014)



PORTI

LA RIFORMA PORTUALE DELL'UNIONE EUROPEA SMARRISCE L'ORIENTAMENTO

A marzo, il parlamentare europeo Knut Fleckenstein, relatore della proposta della Commissione Europea relativa ad una regolamentazione dell'accesso del mercato ai servizi portuali e della trasparenza finanziaria dei porti, aveva annunciato che la procedura legislativa inerente a questa particolare pratica sarebbe stata sospesa fino a quando non si fosse insediato il nuovo Parlamento Europeo in seguito alle elezioni europee di maggio.

Da quel momento, gli stati membri dell'Unione Europea hanno discusso la proposta della Commissione in ordine alla regolamentazione portuale in seno al Consiglio dei Ministri.

La presidenza italiana del Consiglio punta a raggiungere un'intesa con il Parlamento Europeo in prima lettura e le discussioni si stanno rapidamente avviando in quella direzione.



Sfortunatamente, allo scopo di conseguire tale obiettivo, il testo attualmente in corso di valutazione da parte del Consiglio sta lentamente avanzando verso la posizione originaria del Parlamento, che dal canto suo già rappresentava una versione annacquata della proposta della Commissione.

Gli stati membri stanno contemplando l'ipotesi di escludere la movimentazione dei carichi ed i servizi passeggeri dal Regolamento, mentre l'esclusione del pilotaggio resta incerta.

EN

EN

Le deliberazioni del Consiglio si concentrano inoltre sulla domanda se il Regolamento debba applicarsi solamente ai principali porti dell'Unione Europea (i porti della rete di nucleo TEN-T).

Alla luce di tali sviluppi, il raggio d'azione del Regolamento potrebbe essere drasticamente ridotto, trasformando la riforma dei porti dell'Unione Europea in poco più di un guscio vuoto.

“È estremamente demoralizzante vedere i co-legislatori dell’Unione Europea svuotare gradualmente di qualsiasi sostanza per la comunità degli utenti portuali la già debole proposta della Commissione.

L’opportunità di una significativa riforma dei porti dell’Unione Europea ci sta sfuggendo dalle mani ed a questo stadio l’interesse del settore marittimo europeo a supportare questa proposta è in effetti assai limitato” commenta Patrick Verhoeven, segretario generale dell’ECSA.

Oltre a ridurre il raggio d’azione, gli stati membri dell’Unione Europea stanno anche valutando una procedura di consultazione degli utenti portuali più esigua per tutte le materie correlate alla politica di tariffazione portuale, ai collegamenti con l’hinterland, all’efficienza delle procedure amministrative ed alle questioni ambientali.

Per di più, gli stati membri stanno ulteriormente diluendo la proposta originaria della Commissione facendo dei passi indietro rispetto alla questione della necessità di un’autorità indipendente che possa monitorare e vigilare sulla corretta applicazione del Regolamento.

“Gli armatori europei esortano gli stati membri a riconsiderare il proprio approccio ed a concentrarsi nuovamente sulla ragion d’essere di questa procedura normativa, vale a dire consegnando una riforma finalizzata a migliorare l’efficienza e ad incrementare la trasparenza dei porti dell’Unione Europea” ha concluso Verhoeven.

(da: ECSA/Hellenicshippingnews.com, 24 Settembre 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

LA FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E CSAV OTTIENE IL VIA LIBERA DALLA COMMISSIONE EUROPEA

La commissione per la concorrenza della Commissione Europea ha autorizzato la proposta di fusione fra le linee di navigazione containerizzate Hapag-Lloyd e CSAV, a condizione che la linea di navigazione cilena si ritiri da due servizi che essa effettua congiuntamente alla Mediterranean Shipping Co.

La Commissione Europea ha dichiarato di avere svolto indagini in ordine agli effetti della fusione su 12 rotte che collegano l'Europa con le Americhe, l'Asia ed il Medio Oriente e di avere riscontrato che essa, nel complesso, non limiterebbe la concorrenza o toccherebbe i prezzi.

Tuttavia, la sua approvazione è stata assoggettata alla condizione che la CSAV si ritiri dai servizi Euroandes ed Ecuador Express che essa effettua con la MSC, che a suo dire avrebbero creato nuovi collegamenti fra consorzi in precedenza scollegati.

“La commissione era preoccupata dal fatto che questi nuovi collegamenti potessero comportare effetti anticoncorrenziali su due rotte di traffico: quella fra il Nord Europa ed i caraibi e quella fra il Nord Europa e la costa occidentale del Sud America.

In relazione a tali rotte l'organismo risultante dalla fusione, tramite i consorzi cui le due compagnie di navigazione appartengono, avrebbe potuto influenzare le capacità e di conseguenza i prezzi a danno dei caricatori e dei consumatori” è stato detto.



CSAV e Hapag-Lloyd si sono impegnate a porre fine alla precedente partecipazione ai servizi suddetti.

Il vice presidente della Commissione Europea Joaquin Almunia ha dichiarato: “La navigazione di linea svolge un ruolo centrale nei traffici globali, di modo che la concorrenza in questo settore è essenziale per le imprese ed i consumatori nell'Unione Europea.

Mediante gli impegni richiesti, la nostra decisione evita il rischio che la fusione fra Hapag-Lloyd e CSAV possa comportare qualche incremento dei prezzi”.

La Commissione Europea ha riscontrato che non vi sarebbe alcuna minaccia ai segmenti della concorrenza inerenti alla spedizione di merci od alle operazioni terminalistiche: la CSAV ha una piccola divisione di spedizione merci e la Hapag-Lloyd possiede una quota nel terminal container automatizzato Altenwerder di Amburgo.

La Hapag-Lloyd ha accolto favorevolmente la decisione, per quanto abbia aggiunto di essere ancora in attesa di autorizzazione da parte di altre giurisdizioni.

Il Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti aveva autorizzato la fusione ad agosto.

La fusione – che molti nel settore della navigazione di linea considerano come un’acquisizione della CSAV ad opera della sua controparte tedesca – creerà la quarta linea di navigazione containerizzata a livello mondiale, dotata di 200 navi e con entrate annue di 9 miliardi di euro e volumi di trasporto pari a 7,5 milioni di TEU.

(da: theloadstar.co.uk, 12 Settembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA NORMATIVA SULLE FERROVIE STRANGOLA I NUOVI ARRIVATI

L'ERFA (Associazione Europea Trasporto merci Ferroviario) ha organizzato il 3 settembre scorso un seminario con i membri del Parlamento Europeo, presentando nell'occasione la propria visione ferroviaria in merito alla crescita, all'occupazione ed alla sostenibilità.

L'evento, ospitato da Michael Cramer, il parlamentare europeo presidente della Commissione Trasporti, ha costituito l'opportunità per sottolineare il valore aggiunto che i nuovi arrivati apportano al mercato ferroviario.

I membri dell'ERFA di tutta l'Europa sono intervenuti all'evento per spiegare in che modo essi possano contribuire allo sviluppo del settore ferroviario nel suo complesso, a vantaggio dell'ambiente e della società in senso lato.

Un settore ferroviario più competitivo è in grado di incentivare lo sviamento del trasporto delle merci dalle strade alla più sostenibile rete ferroviaria, migliorare la qualità dei servizi passeggeri ed essere un importante generatore di posti di lavoro in tutta Europa.

Tuttavia l'ERFA sostiene che tutti questi vantaggi non potrebbero verificarsi se l'attuale scenario della struttura normativa rimanesse invariato.

L'Unione Europea ed i suoi stati membri hanno spianato il cammino per i nuovi arrivati, ma hanno lasciato agli operatori storici il potere di bloccare ed ostacolare gli operatori minori nel mercato.



Essenzialmente, ciò significa che una manciata di operatori ferroviari dominanti in tutta Europa usano il loro controllo per limitare e persino buttare fuori dal mercato i nuovi arrivati.

Ci sono molti esempi di tale situazione nel documento prodotto, in particolare in relazione alle questioni infrastrutturali, normative e finanziarie non trasparenti.

Questa morsa in cui si trovano i nuovi arrivati non fa altro che giocare a sfavore della crescita ferroviaria, dell'occupazione e degli obiettivi di sostenibilità.

Presentando una lunga lista di forme di discriminazione che i nuovi arrivati devono affrontare nelle proprie attività giornaliere, l'ERFA ha sostenuto che esse comportano un impatto dannoso sui nuovi venuti nel mercato ferroviario e sulla assai necessaria capacità di attirare investimenti privati nel settore ferroviario.

Se ora con il 4° Pacchetto Ferroviario l'opportunità non venisse colta per mettere tutti alla pari ed istituire condizioni corrette per tutte le imprese del settore, quest'ultimo continuerà ad essere stagnante o persino a peggiorare in tutta l'Europa.

Tenendo presente il 4° Pacchetto Ferroviario, l'ERFA ha ribadito la propria richiesta di concorrenza leale, trasparenza e severa regolamentazione.

(da: erfarail.eu, 3 Settembre 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

LA DHL ESPANDE I SERVIZI FERROVIARI MULTIMODALI CINA-EUROPA

La DHL Global Forwarding ha annunciato l'espansione dei propri servizi intermodali fra Asia ed Europa.

La ditta in questione ha lanciato una nuova tratta di treni-blocco programmati da Suzhou a Varsavia, lungo il Corridoio Nord Transiberiano, che offre tempi di viaggio medi di 14 giorni.

“Suzhou rappresenta un punto di partenza strategico per Jiangsu ed è un enorme vantaggio per i nostri clienti poter disporre di un accesso diretto a collegamenti ferroviari intercontinentali piuttosto che dover andare via Chengdu.



Il fatto di essere in grado di offrire punti di carico multipli in tutta la Cina crea molte opportunità per i nostri clienti, il che spiega perché stiamo assistendo a così tanto interesse per i servizi multimodali” spiega Roger Crook, amministratore delegato della DHL Global Forwarding Freight.

L'espansione – sottolinea la DHL - va ad integrare l'attuale servizio giornaliero a carro singolo da Shanghai all'Europa, svolto anche questo lungo il Corridoio Nord, ed il servizio di treni-blocco settimanale da Chengdu all'Europa lungo la linea ferroviaria del Corridoio Ovest cinese che raggiunge l'Europa attraverso il Kazakhstan.

Il nuovo servizio tocca la località strategica di Suzhou all'interno della Provincia di Jiangsu, un'importante zona di produzione ingegneristica, manifatturiera, ad elevata tecnologia, automobilistica e del settore al dettaglio in cui la domanda è in aumento.

“Quale soluzione flessibile, il servizio offre l'opzione di prenotazione variabile della capacità, spaziando da un singolo contenitore ad un treno intero.

I nostri clienti di entrambi i continenti traggono vantaggio dalla riduzione dei tempi di consegna e delle emissioni di CO₂ mediante una efficace tratta trasportistica che collega senza interruzioni sia la nostra rete di groupage in Europa, sia la rete asiatica della DHL Global Forwarding Freight” afferma Amadou Diallo, amministratore delegato della DHL Freight.

All’inizio di quest’anno, la DHL ha introdotto quello che essa descrive come il primo servizio ferroviario a temperatura controllata Cina-Europa, assicurando ai clienti l’accurato controllo climatico dei contenitori a prescindere dalle condizioni meteorologiche, sulla direttrice dalla Cina all’Europa attraverso il Corridoio Ovest da Chengdu a Łodz.

La DHL ha aggiunto che i suoi clienti europei presto potranno usufruire di un accesso anche più ampio al mercato asiatico.

La società sta valutando il modo di espandere ulteriormente la rete al fine di includervi il Giappone e La Corea, utilizzando i servizi di traghetto fra i tre paesi, per consentire un approccio al mercato più rapido per tutti i clienti, rafforzando perciò la propria impronta nel mercato multimodale dell’Asia del Nord.

(da: lloydsloadinglist.com, 18 Settembre 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

DIMINUISCONO LE EMISSIONI DEL SETTORE MARITTIMO A LIVELLO MONDIALE

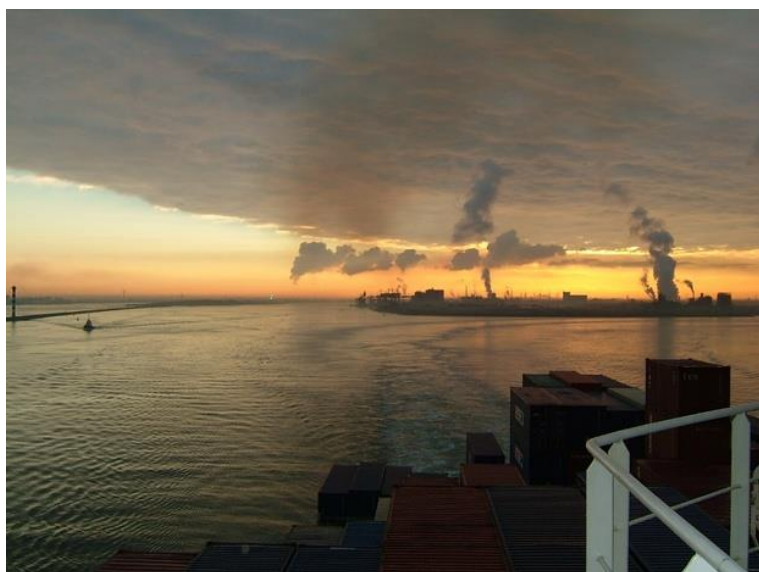
Secondo la ICS (International Chamber of Shipping), l'associazione di categoria del settore marittimo globale, si stima che le emissioni derivanti dai trasporti marittimi mondiali siano state inferiori del 20% nel 2012 rispetto a quelle del 2007.

Si pensa che il settore mondiale dello shipping, che trasporta via mare circa il 90% di tutti i traffici mondiali, abbia prodotto solamente il 2,2% delle emissioni di gas serra totali in tutto il mondo nel corso del 2012 rispetto al 2,8% del 2007.

Tali stime sono contenute nell'ultimo esauriente studio sulle emissioni di gas serra del settore marittimo elaborato dall'IMO (International Maritime Organization), che sarà preso in considerazione dalla Commissione sulla Protezione dell'Ambiente Marittimo il mese prossimo.

L'IMO è il regolatore a livello mondiale del settore dello shipping.

Parlando in occasione del Summit dell'ONU sul Clima, svoltosi a New York il 24



settembre, indetto dal segretario generale dell'ONU Ban Ki-Moon al fine di dare impulso ai negoziati relativi al nuovo accordo sui cambiamenti climatici globali, il segretario generale dell'ICS Peter Hinchliffe ha sottolineato: "L'ultimo studio dell'IMO, che utilizza il tracking satellitare, suggerisce come vi sia stata una significativa riduzione in assoluto delle emissioni di CO₂ derivanti dalle navi a causa dell'introduzione di provvedimenti inerenti all'efficienza operativa in tutta l'intera flotta".

Aggiunge Hinchliffe: "La riduzione del CO₂ per tonnellata di carico trasportato per km dalle navi è persino più impressionante dei dati complessivi dell'IMO

sulla riduzione in assoluto dei gas serra poiché i carichi movimentati via mare hanno continuato a crescere dal 2009”.

Il settore marittimo è impegnato ad indurre ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ in collaborazione con l'IMO, il suo regolatore globale.

Lo shipping è già il solo settore industriale a disporre di normative globali vincolanti in uso al fine di ridurre le emissioni di CO₂, che sono entrate in vigore in tutto il mondo nel 2013.

Nondimeno, secondo Hinchliffe, “il settore dello shipping riconosce pienamente che il governo si aspetta in futuro miglioramenti sull'efficienza relativa al CO₂ ancora maggiori.

Dato il costo davvero elevato del carburante che presto dovrebbe incrementarsi di circa il 50% in ragione delle distinte nuove regole sullo zolfo, il settore ha già tutti gli incentivi ad adoperarsi in tal senso”.

(da: theloadstar.co.uk, 24 Settembre 2014)

LEGISLAZIONE

L'ESC RINNOVA LA RICHIESTA DI UN PROGRAMMA DI MONITORAGGIO DELLE ALLEANZE

Il Consiglio dei Caricatori Europei chiederà a Bruxelles ed a Washington di istituire un programma di monitoraggio delle alleanze fra linee di navigazione allo scopo di compensare le preoccupazioni in ordine alla concorrenza in seguito alla creazione di quattro cooperazioni a livello mondiale.

Il direttore delle politiche di trasporto marittimo dell'ESC Fabien Becquelin ha dichiarato che in generale i caricatori non sono entusiasti delle alleanze poiché esse comportano una riduzione delle possibilità di scelta.



Anche se, come ammette Becquelin, i singoli vettori sarebbero in grado di offrire un portafoglio di servizi più ampio, il numero complessivo dei porti in offerta si ridurrebbe.

Il manager ha aggiunto che le linee di navigazione hanno rivendicato il fatto che le alleanze creerebbero efficienze, ma che, a suo dire, questi guadagni in termini di efficienza dovrebbero essere condivisi con i caricatori.

“Se non ci fosse nessun'altra opzione, allora vada per le alleanze od i consorzi” ha dichiarato.

“Peraltro, stiamo arrivati ad una situazione in cui il mercato sarà dominato da quattro alleanze.

Se si osserva il mercato Asia-Europa, si può constatare che le alleanze avranno il 97% delle quote di mercato.

Noi vogliamo davvero che le autorità preposte alla concorrenza reagiscano perché ciò potrebbe comportare un effetto negativo sul livello della concorrenza”.

Becquelin afferma che l'ESC aveva scritto alla Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti per chiedere un programma di monitoraggio in risposta alla richiesta di commenti in relazione all'alleanza 2M ed aveva fatto lo stesso per

l'alleanza Ocean Three quando essa era stata sottoposta alla Commissione di Washington.

L'ESC aveva scritto anche all'autorità europea per la concorrenza al fine di organizzare un incontro finalizzato alla richiesta di un sistema di monitoraggio.

Il Consiglio dei Caricatori Asiatici dovrebbe sollevare la questione con i regolatori asiatici, sebbene si pensi che entrambi i gruppi condividano una posizione simile.

Il programma di monitoraggio immaginato dall'ESC terrebbe d'occhio la correlazione fra offerta/domanda e tariffe di nolo, e prevedrebbe un sistema di notifica preliminare per qualsiasi modifica al servizio, come la velocità di partenza od i porti di scalo, ed un osservatorio della qualità di servizio al fine di controllare l'affidabilità, la disponibilità di spazio, il numero di scali diretti, l'uso del raccordo ed i tempi di viaggio.

Un programma di monitoraggio simile era stato proposto dalla Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti per l'adesso defunta P3 Network.

(da: lloydsloadinglist.com, 16 Settembre 2014)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ESISTONO ALTERNATIVE ALLE NAVI D'ACCIAIO?

La stessa domanda, ma in forma leggermente diversa, avrebbe potuto essere fatta 150-200 anni fa, al momento della comparsa delle prime alternative al legno.

Peraltro, anche se l'acciaio ha avuto buone opportunità e sembra pronto a reggere per diversi altri decenni, in effetti stanno emergendo delle alternative.

L'uso dell'alluminio, ad esempio, è stato significativo nello sviluppo dei traghetti veloci, in cui occorre combinare la forza con la leggerezza.

Oggi, grandi imbarcazioni veloci vengono costruite con questo utile materiale,



che tuttavia richiede un trattamento speciale ed abili saldatori in grado di lavorare l'alluminio.

Esso è stato inoltre ampiamente impiegato nelle sovrastrutture delle navi da crociera e nella costruzione di navi da guerra, dove l'esigenza di risparmiare sul peso è di primaria importanza.

Speciali leghe di alluminio sono state utilizzate anche come sistemi di isolamento del carico per il trasporto di gas naturale liquido, dove il carico viene trasportato a basse temperature sino a -165 C° per le quali l'acciaio sarebbe inutile.

L'acciaio continua ad essere utilizzato quale principale materiale strutturale a causa della sua disponibilità, dei suoi trascorsi documentati e della familiarità che si ha con tale elemento.

Ciononostante esistono acciai che stanno facendo emergere proprietà diverse, come quelli resistenti alla corrosione, quelli ad elevata flessibilità ed i più nuovi di tutti, una piastra d'acciaio specialmente duttile che può affrontare un certo grado di protezione da impatti.

Ma ci sono in vista materiali per le costruzioni navali del tutto nuovi?

L'uso di vetroresine è divenuto un impiego su larga scala nella costruzione di yacht ed ora imbarcazioni di notevoli dimensioni vengono plasmate in questo modo.

È stato suggerito che l'uso di compositi possa offrire buone opportunità nelle costruzioni navali, dal momento che questi materiali non ferrosi sono in grado di essere concepiti in modo da fornire qualsiasi caratteristica di cui si abbia bisogno: duttilità, flessibilità, forza, rigidità, resistenza al calore od al freddo, eccetera.

I serbatoi di carburante esterni e riutilizzabili usati per lanciare gli Space Shuttle della NASA hanno costituito esempi del genere di qualità che i compositi possono fornire, dato che questi serbatoi cadono in mare da una grande altezza quando vengono espulsi dal veicolo in ascesa.

Per quanto riguarda i compositi, è stata la costruzione di yacht a mostrare una tendenza ad impiegare questi innovativi materiali strutturali, la cui leggerezza e forza sono apprezzate dai progettisti che li utilizzano.

I costi, molto semplicemente, restano una barriera per qualsiasi adozione nella produzione di grandi navi commerciali, in cui l'acciaio resta il materiale prescelto alla luce delle sue note qualità e dei costi comprensibili.

L'industria marittima non è contraria alle innovazioni, ma è portata ad evitare i materiali strutturali non conosciuti e le tecniche non collaudate sul campo.

C'è stato qualche notevole interesse all'uso di polimeri inseriti fra lastre di acciaio, che assicurano sia forza che leggerezza e non richiedono i rinforzi che sarebbero altrimenti necessari.

La tecnologia delle lastre a sandwich, elaborata dalla Intelligent Engineering con sede nel Regno Unito, viene adesso impiegata per rinforzare i ponti adibiti al trasporto di veicoli sottoposti ad un compito gravoso sui traghetti, mentre un importante costruttore navale coreano la utilizza nelle navi più grandi.

(da: hellenicshippingnews.com, 15 Settembre 2014)

STUDI E RICERCHE

LA FLOTTA DELLE PORTACONTAINER INATTIVE RAGGIUNGE IL SUO PUNTO PIÙ BASSO DEGLI ULTIMI TRE ANNI CON PROBABILE IMPULSO PER LE TARIFFE DI NOLEGGIO

Prima delle vacanze della Settimana D'Oro cinese all'inizio di ottobre, il numero delle portacontainer libere è precipitato nella maggior parte dei settori.

Una grande quantità di "sostenute attività di prenotazione" ha ridotto a 120 navi la flotta inattiva nel rapporto bimestrale di Alphaliner per un totale di 228.000 TEU alla data dell'8 settembre scorso.

Si tratta del numero più basso di navi portacontainer in disarmo registrate dalla società di analisi dall'estate del 2011.

Inoltre, il tonnellaggio in eccesso comprende appena 12 navi controllate da vettori, solo tre delle quali appartenenti a linee di navigazione in classifica fra le prime 20 al mondo – APL, CSAV e NYK – dal momento che esse finora hanno impiegato il tonnellaggio in più per far fronte alla domanda di un'alta stagione migliore di quanto non ci si aspettasse e sono state costrette a compensare i ritardi delle navi nei porti europei ed asiatici afflitti da ingorghi.



Alphaliner afferma di aspettarsi che la ridotta disponibilità delle navi comporti "un assai necessario impulso delle tariffe di noleggio", sebbene la forte domanda possa rivelarsi di breve durata dopo le vacanze cinesi e gli attesi scarti di capacità dovuti alla fiacca stagione invernale.

Per quanto il mercato probabilmente sia destinato ad indebolirsi nuovamente nel trimestre finale dell'anno, Alphaliner suggerisce che gli armatori di navi post-panamax da 8.000 TEU ed oltre potrebbero ancora sperare nella gentile concessione di un impulso delle tariffe per l'alleanza Ocean Three annunciata di recente.

Il partenariato per la condivisione di navi e slot fra CMA CGM, UASC e China Shipping Container Lines, secondo Alphaliner, sarà necessario per colmare il divario nella propria rete di servizi a breve termine, in attesa della consegna di un numero notevole di portacontainer ultra-grandi.

Infatti, i primi segnali delle intenzioni dei soci della Ocean Three – in particolare la decisa espansione della UASC – sono arrivati con l'acquisizione avvenuta ai primi di settembre da parte del vettore con sede a Dubai di due unità di nuova costruzione da 9.034 TEU presso l'Asiatic Lloyd di Singapore, noleggiandole per tre anni ad una tariffa giornaliera vicina ai 40.000 dollari.

Nel contempo, Alphaliner riferisce che c'è qualche buona notizia per gli armatori di portacontainer nel settore degli high-reefer attrezzati da 2.500 TEU, dal momento che diverse di queste navi sono state recentemente fissate con tariffe giornaliere in brusco aumento a causa di un'impennata della domanda correlata all'imminente lancio di nuovi servizi ad elevato impiego di reefer.

La Hamburg Süd è stata particolarmente attiva in questo mercato, sottolinea la società di analisi, avendo fissato quattro navi modello Hyundai-2500 equipaggiate con 600 punti reefer per 12 mesi a 9.500 dollari al giorno per impiegarle nel servizio EMCS (Europa-Messico-Caraibi) del vettore tedesco con avvio previsto a novembre.

Dal punto di vista finanziario, tuttavia, la fusione delle attività containerizzate della CSAV con quelle della Hapag-Lloyd – alla quale è stato ora dato il via libera dai regolatori e che ci si aspetta venga completata per la fine dell'anno – potrebbe comportare la fine del noleggio di un maggior numero di navi poiché il nuovo organismo sta cercando di razionalizzare le proprie attività e di risalire la corrente rispetto alle operazioni in perdita che hanno afflitto entrambe le compagnie di navigazione prima dell'accordo.

Se si aggiungono tali fattori quali incognite al potenziale impatto della domanda/offerta di ulteriori 50 portacontainer (300.000 TEU) previste in consegna entro la fine di quest'anno, gli armatori di navi di questo tipo potrebbero non avere idea di come sembrerà il settore nel giro di pochi mesi.

(da: theloadstar.co.uk, 16 Settembre 2014)

SICUREZZA E PROTEZIONE

L'IMO CONCENTRA L'ATTENZIONE SULLA SICUREZZA RELATIVA AI CONTENITORI

La prima sessione della Sottocommissione IMO CCC (trasporto di carichi e contenitori) si è svolta dall'8 al 12 settembre scorso presso la sede dell'IMO (International Maritime Organization).

Sono stati presi in considerazione un centinaio di argomenti, fra cui quelli sulla sicurezza relativa ai contenitori, nel corso della sessione plenaria e delle riunioni dei gruppi di lavoro.

La Sottocommissione ha confermato la decisione presa tempo fa di sviluppare il database globale per l'ACEP (Approved Continuous Examination Programme) e di istituire un gruppo di corrispondenza responsabile di considerazioni approfondite in ordine alle residue questioni fino alla prossima sessione del 2015.

È stato concertato un pacchetto informativo inerente al Codice CTU (Code of Practice for Packing of Transport Cargo Units) approvato in precedenza i cui materiali saranno pubblicati sul sito web pubblico dell'IMO.

La questione è stata valutata in fase di emendamento della circolare IMO DSC/12 in relazione all'uso delle cisterne portatili tipo IMO e delle autocisterne stradali prodotte prima dell'entrata in vigore degli emendamenti 30-00 dell'IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods).

Inoltre, a causa dell'entrata in vigore degli emendamenti alla CSC (Convenzione Internazionale sui Container Sicuri), la Sottocommissione nel corso della propria sessione ha preso nota delle difficoltà che potrebbero verificarsi in caso di modifiche del contrassegno degli attuali contenitori.



Il contrassegno dei contenitori progettati per l'impilaggio ed il travaso trasversale di carichi minori di quelli specificati dagli standard ISO saranno modificati prima del 1° luglio 2015.

L'ACEP (Approved Continuous Examination Programme) consente ai proprietari di container di organizzare un'ispezione tecnica dei contenitori più flessibile senza doverli ritirare dal processo di trasporto ad intervalli rigorosamente definiti.

Lo strumento è previsto dalla CSC quale programma di ispezione dei contenitori unitamente al PES (Schema di Valutazione Periodica).

Lo RS (Registro Marittimo russo), nella propria qualità di organismo che effettua l'esame dei container ai sensi dell'autorizzazione amministrativa, è stato fra coloro che nell'IMO hanno partecipato in maniera più approfondita alla discussione.

Per conto del Ministero dei Trasporti russo lo RS ha partecipato alle riunioni della DSC (Sottocommissione per le merci pericolose, i carichi solidi ed i contenitori) dell'IMO, comprese le sessioni plenarie e le riunioni del gruppo di lavoro relativo alla preparazione della bozza delle linee-guida ACEP, così come al progetto pilota finalizzato alla modellazione ed al mantenimento della lista ACEP.

(da: seanews.com.tr, 19 Settembre 2014)

IN CALENDARIO

- [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.