



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 15 Dicembre 2014

PORTI

NUOVI RECORD PER ROTTERDAM, AMBURGO ED ANVERSA
CON L'ARRIVO DELLE GRANDI NAVI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

HAPAG-LLOYD/CSAV: APPROVATA LA QUARTA DI LINEA DI NAVIGAZIONE
CONTAINERIZZATA MONDIALE " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

PRESSIONI SULL'UNIONE EUROPEA AFFINCHÉ ADOTTI
IL PILASTRO POLITICO DEL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO " 8

TRASPORTO INTERMODALE

134.000 CAMION SULL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE DEL BRENNERO " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

L'EUROPA SI STA DANDO LA ZAPPA SUI PIEDI DA SOLA
CON LE SUE REGOLE AMBIENTALI PER LA NAVIGAZIONE? " 13

INDUSTRIA

INCREMENTO DELLE ORDINAZIONI PER I CANTIERI NAVALI CINESI
NEI PRIMI 10 MESI DELL'ANNO " 16

LOGISTICA

ARRIVA IN GERMANIA IL TRENO DELLA RUSSIAN RAILWAYS LOGISTICS
CON LA LETTERA DI VETTURA CIM/SMGS " 18

LEGISLAZIONE

SANZIONI EUROPEE IN ARRIVO PER I PRODUTTORI DI VEICOLI PESANTI " 20

STUDI E RICERCHE

I TRAFFICI MARITTIMI SONO AUMENTATI QUATTRO VOLTE IN DUE DECENNI " 22

REEFER

OCCORRE ESSERE CONSAPEVOLI DELLE NUOVE REGOLE SULLA REFRIGERAZIONE Pag. 25

IN CALENDARIO " 28

15 Dicembre 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

NUOVI RECORD PER ROTTERDAM, AMBURGO ED ANVERSA CON L'ARRIVO DELLE GRANDI NAVI

I principali hub containerizzati del Nord Europa si accingono a raggiungere risultati produttivi da record nel 2014 poiché si stanno preparando ad accogliere un numero maggiore di ULCV (navi portacontainer ultra grandi).

Nonostante la congestione nei porti, dopo che le importazioni containerizzate Asia-Nord Europa sono cresciute dell'8% da un anno all'altro, i principali hub containerizzati nord-europei di Rotterdam, Amburgo ed Anversa hanno tutti quanti riportato una solida espansione nei primi nove mesi del 2014.

La crescita è giunta in conseguenza del fatto che essi si sono attrezzati per la ristrutturazione degli orari in seguito alla creazione di quattro alleanze est-ovest, nonché allo scopo di far fronte al numero in aumento di ULCV.

Rotterdam ha assistito ad un incremento dei propri risultati del 4,2% rispetto al periodo di nove mesi dell'anno precedente sino a 9,2 milioni di TEU, mentre il vicino porto del Benelux di Anversa ha fatto registrare una crescita del 5% sino a 6,7 milioni di TEU.

Tuttavia, l'incremento maggiore è stato fatto registrare da Amburgo, con 7,4 milioni di TEU lavorati nel periodo in questione, che equivalgono ad una crescita anno per anno del 6,4%.

I suoi collegamenti con l'Asia si sono impennati di quasi il 13% avendo il porto movimentato 2,3 milioni di TEU di importazioni ed esportazioni cinesi nel corso del periodo.

Considerando gli eventi di congestione del porto e dell'entroterra che hanno afflitto tutti e tre gli scali nel corso dell'anno, in conseguenza della combinazione della rapida immissione in servizio di più ULCV, l'affidabilità in diminuzione degli orari delle linee di navigazione e ed i volumi più ingenti di quanto ci si aspettasse, gli hub si sono comportati piuttosto bene nel far fronte ai momenti di punta e nell'evitare di rimanere del tutto bloccati.

Nondimeno, la crescita non è stata conseguita senza sofferenze: i terminal containerizzati a Rotterdam ed Amburgo in particolare sono stati portati fino al loro limite e le linee di navigazione hanno dirottato diversi scali alla volta dei vicini concorrenti di Anversa e Bremerhaven.

Tuttavia, da quei problemi sono derivate idee innovative per alleviare temporaneamente le criticità ed incrementare le motivazioni a spingere ulteriormente le movimentazioni verso il trasporto fluviale su chiatte e verso quello ferroviario.

Per esempio, ad Amburgo è stato realizzato un certo numero di parcheggi per camion attorno alla città allo scopo di accogliere i container in esportazione quando le navi subiscono un ritardo di rilievo e gli ormeggi sono pieni di contenitori in attesa di essere caricati.



Le importazioni ed esportazioni tedesche sono molto più equilibrate di quelle delle altre economie occidentali e le consegne in esportazione che arrivano puntuali via strada presso i terminal container vanno ad aggiungersi alla congestione.

A Rotterdam, dove la congestione ha riguardato soprattutto lo Home Terminal della ECT, i soggetti interessati hanno preso una serie di provvedimenti che hanno coinvolto l'uso di terminal minori sottoutilizzati e hanno inoltre introdotto il raggruppamento in massa degli impilaggi in importazione in queste infrastrutture allo scopo di liberare spazio in banchina.

L'Autorità Portuale di Rotterdam ha fornito un'interessante descrizione delle ULCV: "Una portacontainer molto grande è in grado di caricare e scaricare approssimativamente 10.000 contenitori nel corso di ciascuno scalo portuale; In media, questi container vengono trasportati da e per il porto da 1.560 camion, 32 battelli fluviali, 10 navi di raccordo e 19 treni".

In effetti, la complessità in aumento della movimentazione delle ULCV è stata l'argomento di un approfondito dibattito nel corso della *JOC Port Conference* svoltasi a Londra la settimana scorsa.

Neil Davidson, esperto di porti e terminal della Drewry, ha messo in evidenza l'impatto del dirottamento dai cavalli di battaglia da 10.000 TEU alle attese "nuove normali" navi da 18.000 TEU.

L'analista ha spiegato che mentre le prime prevedono uno scambio di 2.500 contenitori, la nuova generazione di ULCV potrebbe arrivare ad un piano di scarico e carico di 4.500-5.000 contenitori, ponendo una notevole pressione sulle capacità di lavorazione del terminal.

(da: *theloadstar.co.uk*, 27 Novembre 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

HAPAG-LLOYD/CSAV: APPROVATA LA QUARTA DI LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA MONDIALE

Dopo mesi di attesa dell'approvazione da parte delle competenti autorità per la concorrenza di tutto il mondo, la strada è ora spianata affinché Hapag-Lloyd e CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores) possano unire le forze diventando così la quarta compagnia di navigazione containerizzata in ordine di grandezza a livello mondiale.

Ottenuta l'approvazione da parte delle residue autorità, la cinese e l'ucraina, nel corso degli ultimi due giorni, tutte le condizioni sospensive sono state soddisfatte e quindi ci si aspetta che i principali processi di integrazione delle attività containerizzate della CSAV nell'organizzazione della Hapag-Lloyd vengano completati entro la fine del secondo trimestre del 2015.

Ci si aspetta che la fusione della Hapag-Lloyd con le attività containerizzate della compagnia di navigazione cilena costituita a Valparaiso nel 1872 comporti risparmi annuali per almeno 300 milioni di dollari.

La compagnia risultante dalla fusione potrà disporre di circa 200 navi con una capacità complessiva di approssimativamente un milione di TEU, trasportando qualcosa come 7,5 milioni di TEU ogni anno; essa installerà la propria quarta sede regionale a Valparaiso.

Con entrate pari a circa 12 miliardi di dollari, l'organismo combinato andrà ad aggiungersi al gruppo di élite delle compagnie di navigazione internazionali.

Oscar Hasbún, amministratore delegato della CSAV, commenta al riguardo: "Siamo molto orgogliosi del fatto che due compagnie di navigazione di lunga tradizione diventino ora uno dei soggetti maggiormente importanti nel settore del trasporto marittimo containerizzato mondiale e che questa compagnia si collochi stabilmente in America Latina, compreso il nostro mercato nazionale cileno.

Ci completiamo perfettamente grazie alla nostra rete complementare, alla nostra struttura clientelare ed alla nostra eccellente professionalità e reputazione".

Oltre all'integrazione delle attività containerizzate della CSAV nella Hapag-Lloyd, esistono anche piani per rafforzare la compagnia mediante un aumento

di capitale di 370 milioni di euro entro il 31 dicembre 2014, nell'ambito del quale la CSAV conferirà 259 milioni di euro e la Kühne Maritime di Klaus-Michael Kuehne 111 milioni di euro.

La struttura proprietaria della Hapag-Lloyd, perciò, cambierà come segue: la CSAV diventerà l'azionista di maggioranza della Hapag-Lloyd con il 34% dopo l'apporto dell'aumento di capitale.

Gli altri azionisti sono la HGV (23.2%), la Kühne Maritime (20.8%), la TUI (13.9%), la Signal Iduna (3.3%), la HSH Nordbank (1.8%), la M.M. Warburg (1.8%) e la Hanse Merkur (1.1%).

CSAV, HGV e Kühne Maritime hanno concordato di mettere assieme il 51% delle quote nella Hapag-Lloyd allo scopo di discutere e prendere le decisioni più importanti assieme in futuro.

Rispetto a questa struttura azionaria, la CSAV detiene una partecipazione del 50%, mentre la HGV e la Kühne Maritime possiederanno il 25% ciascuna.



I 370 milioni di euro raccolti serviranno a pagare i 200 milioni di euro dei costi correlati all'accordo, mentre il residuo sarà utilizzato per rafforzare la flotta.

È probabile che altri fondi saranno cercati mediante un'offerta pubblica iniziale più o meno l'anno prossimo.

Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag-Lloyd, fa notare: "Si tratta di un gran giorno per entrambe le compagnie di navigazione.

Data la forza della Hapag-Lloyd nei traffici asiatici e nel Nord Atlantico, unitamente alla forte posizione in America Latina, diventeremo la principale compagnia di navigazione in questa regione e pertanto saremo in grado di offrire ai nostri clienti mondiali una rete ancora più allettante ed una gamma di prodotti più ampia.

La nostra capacità competitiva sarà inoltre notevolmente migliorata colmando il divario con i primi tre operatori del nostro settore.

Le nostre immediate priorità adesso saranno quella di continuare ad offrire un servizio eccellente a tutti i nostri clienti e quella di onorare tutti gli impegni assunti da entrambe le compagnie, pur dovendo programmare l'imminente integrazione.

Non ci saranno cambiamenti di rilievo nel modo in cui lavoriamo fino al trasferimento ai sistemi della Hapag-Lloyd verso la fine del primo trimestre del 2015".

Le due società avevano sottoscritto l'accordo ad aprile all'inizio di quest'anno e hanno ricevuto approvazioni uniformi dalle autorità di tutto il mondo, fra cui gli Stati Uniti, l'Europa, il Brasile ed il Messico, per citarne solo alcuni.

Mediante la fusione delle attività containerizzate, la CSAV e la Hapag-Lloyd hanno preso il posto della Evergreen Line in classifica subito dietro Maersk, MSC e CMA CGM quale quarta compagnia di navigazione di linea containerizzata del mondo.

(da: handyshippingguide.com, 2 Dicembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

PRESSIONI SULL'UNIONE EUROPEA AFFINCHÉ ADOTTI IL PILASTRO POLITICO DEL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

I responsabili di alcune delle principali associazioni europee del trasporto merci, del trasporto passeggeri e della logistica hanno sollecitato i membri del Consiglio dei Trasporti dell'Unione Europea ad adottare il pilastro politico del Quarto Pacchetto Ferroviario.

In una lettera aperta indirizzata ai consiglieri, i responsabili hanno affermato che "il Quarto Pacchetto Ferroviario rappresenta un'opportunità per realizzare le corrette condizioni strutturali per la concorrenza e l'imprenditorialità che sono essenziali ai fini di una efficiente fornitura di beni e servizi".

I membri del Consiglio dei Trasporti si sono riuniti in Lussemburgo l'8 ottobre scorso per il primo dibattito strategico sul pilastro politico del Quarto Pacchetto Ferroviario che fa seguito a tre semestri dedicati al pilastro tecnico.

Maurizio Lupi, ministro italiano delle infrastrutture e dei trasporti, che



presiedeva la riunione ai sensi della presidenza italiana dell'Unione Europea, ha riferito che il consiglio avrebbe continuato a lavorare in vista di un approccio strategico generale al pilastro politico con l'intenzione di trovare un accordo in occasione della prossima riunione a dicembre.

Tuttavia, poiché diversi consiglieri si sono chiesti se l'apertura del mercato

costituisca il modo migliore per rendere i servizi ferroviari più dinamici e rivolti ai clienti, sottolineando altresì come i mercati varino da uno stato membro all'altro, l'incertezza persiste.

I responsabili del settore sostengono che con le ferrovie che continuano "ad essere stagnanti e persino a diminuire in alcune parti dell'Unione Europea ed in alcuni tipi di servizi e con la continua riduzione della scelta per il trasporto

passengeri" i consiglieri dovrebbero adottare quei provvedimenti nell'ambito del Quarto Pacchetto Ferroviario.

Essi affermano che l'abbandono o la neutralizzazione del pilastro politico sarebbe un'occasione perduta per affrontare le seguenti aree critiche:

- il potenziale cattivo uso di denaro pubblico che viene distratto dai costi necessari investimenti infrastrutturali per supportare i monopolisti titolari;
- l'istituzione di piattaforme comuni di biglietteria a vantaggio dei passeggeri che consentano loro di acquistare biglietti a prescindere di chi sia l'operatore del treno;
- le inefficienze nella gestione delle infrastrutture fra cui la scorretta allocazione delle capacità, che pregiudica la fornitura di servizi di qualità e la capacità di sopravvivere dei nuovi arrivati;
- il materiale rotabile inutilizzato, pagato con il denaro dei contribuenti, che potrebbe essere messo a disposizione di nuovi servizi ed operatori;
- infine, più importante di tutto, l'istituzione di regole uguali per tutti nel mercato ferroviario al fine di assicurare una concorrenza leale, che comporta il coinvolgimento di nuovi arrivati e di operatori del settore privato, cosa essenziale per l'innovazione e la crescita.

Il documento è stato sottoscritto da Nicolette van der Jagt, direttore generale della Clecat (European Freight Forwarders' Organisation), Julia Lamb, segretario generale della ERFA (European Rail Freight Association), Denis Choumert, presidente dell'ESC (European Shippers Council), Engelbert Recker, responsabile esecutivo della Mofair, Josef Schneider, consigliere di amministrazione e segretario della EFP (European Passengers' Federation) e da Ralph-Charley Schultze, direttore generale della UIRR (International Union of Rail-Road Combined Transport).

Essi hanno aggiunto che vi sono molte questioni-chiave nelle proposte sia tecniche che politiche che sono correlate e che hanno bisogno di rimanere in un pacchetto se si vogliono ricavare vantaggi da loro.

Ciò comprende: l'entità della separazione fra gestori delle infrastrutture ed operatori dei servizi e la realizzazione di una "muraglia cinese" nell'ambito di ferrovie integrate verticalmente al fine di impedire il sovvenzionamento incrociato di attività diverse; i requisiti per la concorrenza nei servizi passeggeri; una maggiore responsabilità dell'ERA, l'agenzia ferroviaria europea; infine, l'esigenza di un maggiore coordinamento e di una maggiore cooperazione fra i dirigenti delle infrastrutture europee.

"I nuovi arrivati devono essere messi in grado di operare ed incoraggiati se si vuole che apportino benefici al settore" hanno fatto notare i responsabili.

“Tutti noi vorremmo assistere allo sviluppo del settore ferroviario.

Esso richiede investimenti e, data la pressione sui finanziamenti statali, è importante incoraggiare gli investimenti del settore privato per mettere in grado le ferrovie di crescere, di fornire un servizio migliore e di soddisfare le esigenze della clientela, mantenendo nel frattempo più bassi possibile i costi e gli addebiti a carico dei contribuenti”.

(da: railjournal.com, 28 Novembre 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

134.000 CAMION SULL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE DEL BRENNERO

Nel 2014 da gennaio fino a questo momento sulla Brenner ROLA è stato trasportato il 10% in più di camion rispetto all'anno scorso.

I treni della ROLA (autostrada viaggiante) della Rail Cargo Austria (la divisione trasporto merci del gruppo ÖBB, le ferrovie federali austriache) possono vantare un buon bilancio dopo i primi nove mesi di quest'anno.

Con quasi 134.000 unità camionistiche trasportate, sono stati 12.500 ovvero il 10% in più i veicoli che hanno viaggiato sulla ROLA rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso.

Complessivamente, 34 treni ROLA della Rail Cargo viaggiano quotidianamente in entrambe le direzioni.

Fra Wörgl ed il terminal di Brennersee vi sono 30 treni al giorno, mentre da Wörgl a Trento ce ne sono quattro.

Data l'utilizzazione della capacità superiore all'85%, è buona la percentuale di prenotazione dei convogli e l'intento è quello di incrementare ancora il fattore di carico.

L'anno scorso, il 2013, la ROLA aveva trasportato sull'asse in questione approssimativamente 131.000 camion; tale risultato quest'anno sarà raggiunto e superato sino a raggiungere le 140.000 unità.

Tutte le informazioni sulla ROLA e gli attuali orari sono disponibili consultando il sito www.rola.at.

I vantaggi della ROLA sono ovvii

I clienti della ROLA possono risparmiare denaro, tempo ed il proprio sistema nervoso, proteggendo inoltre l'ambiente.

In un periodo in cui i prezzi del carburante salgono, i risparmi risultanti da un viaggio di piggyback costituiscono una somma notevole.

Inoltre, i clienti risparmiano sui pedaggi autostradali.

Un altro vantaggio risulta dalla riduzione dell'usura del veicolo: ogni km che un camion fa sulla ROLA viene ripagato diverse volte.

È positivo il fatto che l'autista del camion invece di stare seduto al volante possa viaggiare comodamente in un vagone passeggeri di accompagnamento.

Agli autisti vengono altresì offerti spuntini e bevande.

Ciò semplifica il periodo di riposo e l'osservanza del divieto di guida nelle ore



notturne e nel fine settimana, mentre le merci viaggiano alla volta delle loro destinazioni senza ulteriori perdite di tempo.

Inoltre, gli intasamenti che fanno perdere tempo ed innervosiscono il personale non sono un

problema nel trasporto ferroviario.

Anche per quanto riguarda l'ambiente, il trasporto ferroviario guadagna punti: meno inquinamento nell'aria, meno polvere nei nostri polmoni.

Un viaggio su piggyback è una modalità di trasporto assai eco-compatibile.

Anche uno studio pubblicato dall'Agenzia Federale per l'Ambiente conferma che la riduzione delle emissioni di azoto derivanti dal trasporto nella modalità combinata accompagnata sulla tratta del Brennero rispetto all'autotrasporto ammonta al 93% e che l'eliminazione delle emissioni di particolati mediante la ROLA è del 61%.

La rotaia è adesso la modalità di trasporto più sicura, poiché gli standard più elevati vengono implementati e monitorati.

Un altro contributo ancora alla sicurezza stradale consiste nel fatto che l'autista riposato dopo un viaggio su piggyback può continuare a guidare rilassato sulle strade.

(da: eurift.eu/oebb.at, 3 Dicembre 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

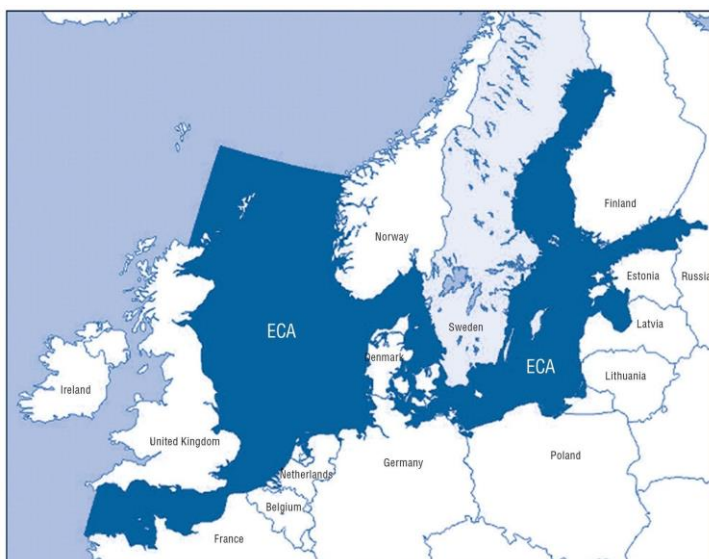
L'EUROPA SI STA DANDO LA ZAPPA SUI PIEDI DA SOLA CON LE SUE REGOLE AMBIENTALI PER LA NAVIGAZIONE?

La settimana scorsa la Transfennica ha annunciato di essere sul punto di chiudere un servizio ro-ro effettuato fra Bilbao, Portsmouth e Zeebrugge.

La linea di navigazione è stata l'ultima vittima fra gli operatori del Mare del Nord nel periodo che precede l'entrata in vigore nel 2015 del limite dello 0.1% di zolfo fissato dalla Commissione Europea per le ECA (aree di controllo delle emissioni) del Nord Europa e del Baltico.

Il problema sta diventando sempre più grave.

Aggiungendosi alle chiusure annunciate in precedenza dei servizi di traghetto di linea della DFDS, la chiusura della Transfennica è giunta sulla base delle aspettative della compagnia secondo la quale ogni tentativo di trasferire i sovrapprezzi ECA sulle imprese di trasporto spingerebbe almeno il 50% di loro a passare alla strada, come profetizzato a febbraio da David Balston, direttore per le politiche sulla sicurezza e l'ambiente della Camera Marittima del Regno Unito.



Ancora peggio, la linea di navigazione era stata designata come una delle "Autostrade del Mare" della Commissione Europea, un programma introdotto con il preciso scopo di conseguire esattamente il contrario: "Per apportare un cambiamento strutturale nella nostra organizzazione dei trasporti nel giro dei prossimi anni a venire... più sostenibile e dovrebbe essere più efficiente dal punto di vista commerciale, rispetto all'autotrasporto... migliorando così l'accesso ai mercati di tutta l'Europa ed alleviando il nostro sistema stradale europeo già troppo sfruttato".

Nonché, fatto importante, l'aver investito 6,8 milioni di euro di fondi dell'Unione Europea per ottenere tali risultati nella linea di navigazione adesso chiusa.

La Commissione Europea si è data la zappa sui piedi da sola?

"Non sono sicuro se possiamo dirlo" ha dichiarato Patrick Verhoeven segretario generale dell'Associazione Armatori della Comunità Europea.

In effetti, Verhoeven sembra pensare che la colpa sia da imputare ad altri.

"I provvedimenti in prima istanza sono stati concepiti a livello di IMO, laddove essi sono stati introdotti senza un'appropriata valutazione delle conseguenze.

La radice del problema è qui.

Queste regole sono state trasfuse nella normativa dell'Unione Europea.

Certamente, nel corso del processo sono state apportare alcune limitazioni aggiuntive, ma fondamentalmente i provvedimenti avrebbero dovuto prevedere una riflessione ed una valutazione maggiormente scrupolose nell'IMO".

Verhoeven indica che il forum per un trasporto marittimo sostenibile dell'Unione Europea abbia il potenziale per farlo: "Questo naturalmente non può produrre miracoli, ma è stato provato che ciò potrebbe contribuire a risolvere alcune problematiche di natura tecnica" ha aggiunto.

Malgrado ciò, peraltro, la Camera Marittima del Regno Unito sembra pensare che la questione sia abbastanza chiara, dal momento che il portavoce Jonathan Roberts indica: "Questa è una ulteriore prova che i timori espressi dal settore marittimo negli ultimi anni sono reali: le rotte stanno chiudendo, i contributi economici si stanno riducendo, si perdono posti di lavoro ed è il momento per l'Unione Europea di adottare un approccio maggiormente flessibile e pragmatico per ridurre le nostre emissioni di zolfo, in un modo che sia consentito ai sensi delle regole dell'IMO; le prove si sono accumulate ed è ora che essi stiano a sentire".

Adesso, sembra che la Commissione Europea stia andando avanti con altri provvedimenti ancora al fine di introdurre lo MRV (monitoraggio, rapporto e verifica) delle emissioni di carbonio su base regionale, al posto della normativa globale dell'IMO, il che ha indotto l'ICS a dichiarare pubblicamente di essere "deluso e preoccupato" dalla Commissione.

Inoltre, il BIMCO il 3 dicembre scorso ha fatto sapere che il regolamento è "inutile per quanto riguarda il raggiungimento di un accordo internazionale sulla questione decisiva del monitoraggio del CO₂".

Attaccando il "goffo" limite dello 0,1% di zolfo il mese scorso, l'amministratore delegato della Camera Marittima del Regno Unito Guy Platten ha affermato: "Aspettiamo con qualche trepidazione la prossima grande idea della Commissione Europea".

Sembra, quindi, che dovrà aspettare con impazienza per un po' di tempo.

(da: seatrade-global.com, 4 Dicembre 2014)

INDUSTRIA

INCREMENTO DELLE ORDINAZIONI PER I CANTIERI NAVALI CINESI NEI PRIMI 10 MESI DELL'ANNO

Secondo i dati pubblicati dalla Cansi (China Association of the National Shipbuilding Industry) i cantieri navali cinesi hanno fatto registrare un buon incremento nelle ordinazioni relative a nuove costruzioni ricevute recentemente nei primi 10 mesi dell'anno.

Sino al 30 ottobre di quest'anno, i cantieri navali cinesi di tutto il paese hanno ricevuto nuove ordinazioni per un tonnellaggio totale di 53,73 milioni di t.p.l., con un aumento del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2013.

I dati forniti dalla Cansi mostrano come le ordinazioni presenti in portafoglio nel suddetto periodo di 10 mesi si siano attestate a 153,55 milioni di t.p.l., con un incremento del 30,3% rispetto al periodo precedente corrispondente.

Il tonnellaggio navale completato dai cantieri, tuttavia, è calato del 18,2% da un anno all'altro per 28,47 milioni di t.p.l.



Le ordinazioni derivanti da armatori esteri hanno continuato a fare la parte del leone delle attività svolte presso i cantieri cinesi.

Nei primi 10 mesi, la Cina ha esportato 24,48 milioni di t.p.l. di tonnellaggio navale, in diminuzione del 16,5% rispetto ad un anno fa.

Le ordinazioni di nuove costruzioni dall'estero sono giunte fino a 50,29 milioni di t.p.l., con un incremento del 16,9% da un anno all'altro, mentre il portafoglio esistente ha fatto registrare 146,33 milioni di t.p.l., in aumento del 41,9%.

I dati forniti dagli 87 principali cantieri navali monitorati dalla Cansi hanno altresì mostrato cifre in aumento per quanto attiene le attività di cantieristica

navale, ma essi non sono riusciti a convertirle in profitti più alti a causa dei bassi margini e dei costi elevati.

In termini di valore dei lavori completati, gli 87 cantieri hanno fatto registrare 330 miliardi di yuan (53,84 miliardi di dollari) in totale, con un incremento del 9,8% da un anno all'altro.

Rispetto al valore complessivo, le costruzioni navali hanno contato per 161 miliardi di yuan, le attrezzature da costruzione per 26 miliardi di yuan, le riparazioni navali per 10,6 miliardi di yuan, mentre il residuo è derivato da lavori vari.

In termini di utili, gli 87 cantieri hanno conseguito complessivamente entrate nei 10 mesi per 240 miliardi di yuan, in aumento dell'11,6% rispetto alle cifre di un anno fa.

I loro profitti combinati, tuttavia, sono diminuiti del 9,3% sino a 4,3 miliardi di yuan, a causa principalmente dei margini esigui unitamente alle elevate spese operative.

Fra gli 87 cantieri monitorati, la Cansi ne ha esaminati ulteriormente 54, quelli in cui è stata concentrata la maggior parte dei lavori.

Nei primi 10 mesi, i 54 cantieri di spicco hanno iscritto nuove ordinazioni per un tonnellaggio combinato di 50,23 milioni di t.p.l., con un aumento del 14,9% da un anno all'altro, conseguendo fino al 93,5% della quota di mercato del paese.

Il portafoglio esistente di nuove ordinazioni dei 54 cantieri più importanti è stato indicato in 151,17 milioni di t.p.l., con un incremento del 37,9% ed una quota di mercato complessiva del 98,5%.

I cantieri principali hanno inoltre completato tonnellaggio navale per 26,49 milioni di t.p.l., in ribasso del 7,6% e con una quota di mercato del 93%.

Il settore della cantieristica navale cinese sta al momento sperimentando una recessione laddove sta avendo luogo un consolidamento, assottigliando la capacità cantieristica e tagliando fuori i cantieri minori.

Rispetto ai 3.000 cantieri navali sparsi in tutto il paese all'inizio del 2010, adesso ne esistono solo circa 300 e ci si aspetta un ulteriore ridimensionamento del loro numero.

(da: seatrade-global.com, 2 Dicembre 2014)

ARRIVA IN GERMANIA IL TRENO DELLA RUSSIAN RAILWAYS LOGISTICS CON LA LETTERA DI VETTURA CIM/SMGS

Il primo treno della Russian Railways Logistics con lettera di vettura CIM/SMGS è arrivato in Germania.

Questo treno containerizzato pilota è stato realizzato sotto gli auspici dell'Organizzazione per la Cooperazione delle Ferrovie, della BCH (Ferrovie Bielorusse), della KTZ (Kazakhstan Temir Zholy), della PKP Cargo Poland, delle Ferrovie Russe, del Ministero delle Ferrovie cinese e della tedesca DB Schenker Rail.

Il convoglio per più clienti, che consiste di 42 contenitori da quaranta piedi carichi con merci della Acer, della ASUS e di altri produttori, è stato inviato da Chongqing in Cina il 31 ottobre.

La spedizione di merci è stata organizzata dalla Russian Railways Logistics in collaborazione con la YuXinOu (Chongqing) Logistics.

La lettera di vettura CIM/SMGS è un documento doganale che viene rilasciato una volta per tutte per l'intera tratta di trasporto in tutti i paesi con normative di trasporto diverse (SIM e SMGS).

The screenshot shows a complex form with multiple sections. The top section is titled 'Оригинал накладной' and contains fields for 'Отправитель, почтовый адрес' (Sender, postal address), 'Отправка No. (Контрольная этикетка)' (Shipment No. (Control label)), 'Договор No.' (Contract No.), 'Станция отправления' (Forwarding station), and 'События заявления отправителя' (Sender's declaration events). Below this is the 'CIM/SMGS consignment note' section, which is divided into 'Front of sheet' and 'Back of sheet'. The 'Front of sheet' contains fields for 'Отправитель (наим, адрес) - Consignor (name, address)', 'Получатель (наим, адрес, страна) - Consignee (name, address, country)', 'Место доставки - Delivery point', 'Станция назначения - Destination station', and 'Коммерческие условия - Commercial specification'. The 'Back of sheet' contains fields for 'Заявления отправителя - Consignor's declaration', 'Документы, приложенные отправителем - Documents attached by the consignor', 'Место приема - Acceptance point', 'Станция отправления - Forwarding station', 'Страна/Вид дороги - Country/Railway', and 'Платежные акты/услуги - Section invoicing'. The form also includes a 'Convert' button and a 'Fixed font' option.

Inoltre, la nuova regolamentazione consente di accelerare il processo di spedizione mediante l'invio di un treno merci od un certo numero di container e di carri ferroviari con una sola lettera di vettura senza che essa debba essere nuovamente

rilasciata presso i terminal transfrontalieri.

L'analisi dettagliata del progetto dimostrativo consentirà di valutare l'efficienza della consegna dei carichi con la lettera di vettura.

Dopo l'effettuazione di 20 convogli prima dell'introduzione di un'unica lettera di vettura CIM/SMGS, la tratta ferroviaria che collega Chongqing a Duisburg è stata accettata dalla RZDL come una delle direttive per l'attività logistica internazionale verso l'esterno.

Il Ministero delle Ferrovie della Cina ha approvato l'uso della lettera di vettura CIM/SMGS a partire dal 1° gennaio 2012 presso i punti transfrontalieri di Erlian, in Manciuria, e di Alashankou, cosa che ha ampliato la geografia del progetto CIT/OSJD al trasporto CIM/SMGS ed alla interoperabilità giuridica in Oriente e l'ha migliorata portandola a livello transcontinentale.

La joint-venture YuXinOu (Chongqing) Logistics Co. Ltd, costituita da Transport Holding Chongqing (CQCT), China Railway International Multimodal Transport (CRIMT), JSC Russian Railways Logistics, Schenker China Ltd. e JSC Kaztransservice è stata registrata a Chongqing in Cina a maggio del 2012.

Il viaggio dimostrativo del treno containerizzato consentirà l'analisi dell'uso della lettera di vettura CIM/SMGS rivelando i suoi vantaggi quale importante meccanismo per l'attraversamento delle frontiere nel corso del viaggio transcontinentale sulla tratta Unione Europea-Cina.

Il secondo treno containerizzato al momento contiene carichi della Hewlett Packard che utilizzano lettere di vettura CIM/SMGS sulla stessa tratta e presto arriverà in Germania.

(da: logisticsbusiness.com, 3 Dicembre 2014)

LEGISLAZIONE

SANZIONI EUROPEE IN ARRIVO PER I PRODUTTORI DI VEICOLI PESANTI

La Commissione Europea ha intensificato un'indagine ad ampio raggio in relazione ad un cartello che potrebbe condurre a pesanti sanzioni per alcuni dei maggiori produttori mondiali di camion.

L'organo esecutivo dell'Unione Europea ha annunciato il 20 novembre scorso di avere inviato delle formali contestazioni a diversi produttori sospettati di avere fissato i prezzi, segnando così una ulteriore fase di una complessa indagine avviata con incursioni presso un certo numero di sedi delle loro società a gennaio del 2011.

La Daimler, la Volvo, la MAN della Volkswagen e la CNH Industrial, società-madre della Iveco, hanno tutte quante confermato di avere ricevuto o di stare aspettando di ricevere dall'ente regolatore europeo le cosiddette comunicazioni di opposizione.

La Scania, anch'essa controllata dalla Volkswagen, non ha sul momento espresso commenti al riguardo.

Le società potrebbero essere sanzionate fino al 10% delle loro entrate annuali se la Commissione dovesse concludere che vi sono prove sufficienti di una violazione delle regole dell'Unione Europea che vietano i cartelli e l'abuso di dominio nel mercato.



La nuova commissaria alla concorrenza dell'Unione Europea Margrethe Vestager ha dichiarato di ritenere che sarà estremamente difficile raggiungere una risoluzione consensuale nel caso dei produttori di camion.

Tali risoluzioni vengono utilizzate dalla Commissione allo scopo di portare a conclusione più rapidamente i casi, offrendo alle società sanzioni ridotte se esse ammettessero di avere tenuto l'asserito comportamento anticoncorrenziale.

La Vestager, che ha assunto l'incarico nel corrente mese di novembre, ha inoltre sottolineato il più ampio impatto della fissazione dei prezzi.

"Mantenere alto il costo dell'autotrasporto comporta un effetto dannoso sul resto dell'economia" ha dichiarato nel corso di una conferenza stampa a Bruxelles.

Nel proprio rapporto annuale 2013, la Volvo ha dichiarato che essa potrebbe dover affrontare un significativo colpo finanziario in conseguenza dell'inchiesta sulla fissazione dei prezzi.

"È probabile che i risultati e la liquidità del gruppo possano risentire negativamente a causa dell'indagine in corso" afferma la società.

Anche la Daimler ha avvertito gli azionisti che potrebbe dover pagare "multe rilevanti".

L'organismo esecutivo dell'Unione Europea non ha voluto identificare le società che hanno ricevuto la comunicazione delle sue risultanze, dicendo solo che un gran numero di esse è coinvolto nella questione.

"La Commissione è preoccupata dal fatto che certi produttori di camion medio-pesanti possano avere concertato o coordinato il loro comportamento in relazione ai prezzi" si legge in una dichiarazione della Commissione.

(da: theloadstar.co.uk, 25 Novembre 2014)

STUDI E RICERCHE

I TRAFFICI MARITTIMI SONO AUMENTATI QUATTRO VOLTE IN DUE DECENNI

Secondo un nuovo studio della AGU (American Geophysical Union) finalizzato a quantificare i traffici marittimi globali, i traffici marittimi sugli oceani di tutto il mondo sono aumentati del 300% nel corso degli ultimi 20 anni.

La ricerca ha utilizzato dati satellitari per stimare il numero delle navi in mare ogni anno dal 1992 al 2012.

Il numero delle navi che hanno percorso i mari è cresciuto del 60% dal 1992 al 2002.

I traffici marittimi sono cresciuti anche più rapidamente nel corso del secondo decennio preso in considerazione dallo studio, raggiungendo il loro culmine con il tasso di incremento del 10% all'anno nel 2011.

I traffici sono aumentati in tutti i mari nel corso del ventennio esaminato dallo studio, fatta eccezione per la costa della Somalia, in cui la pirateria in aumento ha quasi completamente bloccato la navigazione mercantile dal 2006.

Nell'Oceano Indiano, dove sono situate le più attive direttrici marittime mondiali, secondo la ricerca i traffici navali sono cresciuti di più del 300% nel corso del periodo ventennale.

I traffici internazionali e le dimensioni delle flotte mercantili si sono tutti quanti ampliati rapidamente negli ultimi due decenni, spiegando così – riporta lo studio – il forte aumento dei traffici marittimi.

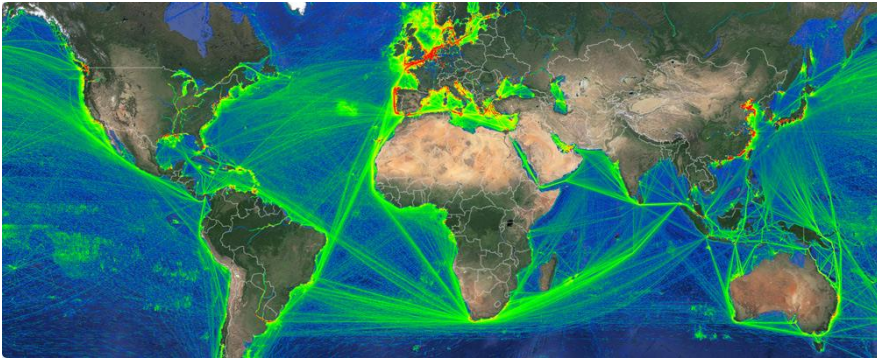
La nuova analisi è stata ammessa alla pubblicazione nel *Geophysical Research Letters*, un giornale della American Geophysical Union.

Jean Tournadre, geofisico della Ifremer, l'istituto francese per l'esplorazione marittima di Plouzané, nonché autore dello studio, afferma che "le navi alimentate da carburanti fossili scaricano olio, carburante e rifiuti nell'acqua e scaricano gas nell'aria.

La navigazione marittima è anche una notevole fonte di inquinamento acustico, che viene considerato come sempre più potenzialmente dannoso per i mammiferi marini".

Secondo lo studio, i traffici marittimi in espansione hanno fatto aumentare la quantità di inquinamento nell'atmosfera, in particolare nella direttrice di navigazione Sri Lanka-Sumatra-Cina, dove lo studio ha notato un incremento del 50% del diossido di azoto nel periodo ventennale.

Tournadre afferma di sperare che il nuovo studio possa incrementare la comprensione da parte degli scienziati di come le attività umane stiano comportando conseguenze per gli ecosistemi marini e possa migliorare i modelli sull'inquinamento atmosferico in mare aperto.



Il nuovo studio è il primo tracciare un quadro dei traffici marittimi su scala globale, dichiara Tournadre.

Attualmente, i traffici marittimi vengono monitorati utilizzando il sistema AIS (Automatic Identification System).

Quando le navi sono vicine alla costa, utilizzano dei transponder per inviare le informazioni circa la propria ubicazione ad altre navi ed alle stazioni a terra.

Tuttavia, il sistema AIS non funziona molto bene quando le navi sono al largo in mare aperto.

Le navi sono spesso al di fuori della portata delle stazioni terrestri o delle altre navi e sono pochi i satelliti che trasportano la strumentazione AIS necessaria a localizzare le navi dallo spazio.

Il nuovo metodo delineato nello studio si serve di altimetri, cioè strumenti che misurano l'altitudine, situati a bordo di satelliti per individuare l'ubicazione delle navi in mare, allo stesso modo in cui tale strumentazione è stata usata per seguire gli iceberg.

Tournadre è dell'avviso che i dati altimetrici abbiano riprodotto con precisione le direttrici di navigazione conosciute e che essi potrebbero essere utilizzati per stimare il numero delle navi presenti in mare in tutto il mondo.

Lo studio si è servito dei dati altimetrici forniti da sette diversi satelliti al fine di tracciare una mappa dei traffici marittimi dal 1992 al 2012.

A detta di Tournadre, l'uso dei dati satellitari ha reso possibile calcolare i traffici marittimi relativamente all'intero pianeta, mentre le registrazioni AIS forniscono una copertura relativamente limitata in termini sia di spazio che di tempo.

Il nuovo metodo gli ha consentito altresì di osservare retrospettivamente due decenni di traffici utilizzando i dati archiviati e di fornire misurazioni indipendenti dei traffici marittimi che non fossero basati sulla volontà delle navi di trasmettere la propria posizione.

Tuttavia, Tournadre mette anche in guardia rispetto al fatto che un po' della crescita che ha ravvisato nei traffici marittimi potrebbe essere stata sovrastimata poiché le navi, specialmente le portacontainer, sono diventate più grandi rispetto a quelle degli ultimi due decenni e quindi sarebbero possibilmente più facili da individuare con i dati altimetrici.

(da: seanews.com.tr, 25 Novembre 2014)

REEFER

OCCORRE ESSERE CONSAPEVOLI DELLE NUOVE REGOLE SULLA REFRIGERAZIONE

Occorre che gli armatori di navi battenti bandiere dell'Unione Europea che incorrono in costi operativi inutili facciano in modo che le proprie unità refrigeranti a bordo siano a tenuta stagna, afferma Svern Jacobsen della WSS (Wilhelmsen Ships Service).

Sembra che le nuove regole dell'Unione Europea sugli F-Gas (Gas Serra Fluorinati) mirino a cambiare sostanzialmente l'uso dei gas per la refrigerazione a terra ed in mare, con incrementi stimati dei costi pari a 5-10 volte il loro livello attuale.

Prosegue Jacobsen: "Al momento, il collaudo delle perdite di gas costituisce una mera questione di manutenzione, ma l'impatto di tali perdite da fonti basate a terra o navali ha attirato l'attenzione dei legislatori.

In breve, occorre che i proprietari delle navi comincino a prestare attenzione perché i futuri costi dell'osservanza oltrepasseranno di gran lunga ciò che gli armatori stanno pagando oggi per l'uso di questi gas".

Il gas per la refrigerazione è un prodotto assimilabile al carburante dei motori ma non si consuma e quindi non ha bisogno di essere rimpiazzato.

Jacobsen afferma che gli armatori che pagano la ricarica dei sistemi per gas dovrebbero ammettere di essere in colpa e prendere le opportune iniziative.

"Bisogna che gli armatori si chiedano se le proprie nuove navi stiano per essere consegnate con gas che siano conformi nel corso della loro durata commerciale ed in che modo essi possano restare conformi rispetto al tonnellaggio esistente una volta che le regole siano entrate in vigore".



La normativa in questione, adottata dal Consiglio dell'Unione Europea all'inizio di quest'anno, è specificamente destinata a ridurre l'uso degli F-gas, altrimenti noti come HCF ovvero refrigeranti fluorinati, all'interno dell'Unione Europea, mediante l'introduzione di un sistema di quote che limitino il quantitativo dei refrigeranti ad alto GWP (Potenziale di Riscaldamento Globale) disponibili sul mercato.

Secondo Jacobsen, il principale impatto della regolamentazione degli F-gas verrà avvertito fra il 2018 ed il 2020.

Tutte le navi odierne rispondono ad alcuni requisiti in ordine alla refrigerazione a bordo od al controllo climatico e la normativa è ponderata rispetto ai refrigeranti ad alto GWP, fra i quali quello maggiormente preso di mira è lo R-404°.

Per l'uso del condizionamento dell'aria e dei sistemi di refrigerazione, in media una nave richiede 200-300 kg di questo gas.

Con l'eliminazione degli HFC ad alto GWP all'orizzonte, occorre che il settore marittimo cominci a pensare alle opzioni disponibili per sostituirli.

Jacobsen afferma che molti produttori di sostanze chimiche hanno già messo sotto pressione i propri dipartimenti di ricerca e sviluppo al fine di poter disporre di soluzioni provate e certificate per quando la normativa entrerà in vigore.

“Una cosa è sicura: questi nuovi refrigeranti saranno costosi.

I giorni della facile disponibilità, dei prodotti semplici e dei prezzi modici passeranno presto alla storia.

Allo scopo di mantenere lo stesso livello di spesa per i refrigeranti in futuro, occorrerà ridurre del 50-90% gli attuali tassi di perdite”.

Il conseguimento di questi livelli di riduzione significherà che molto sarà stato fatto per proteggere l'ambiente, con particolare attenzione nel breve e lungo termine alle iniziative finalizzate ad incoraggiare gli armatori ad incrementare l'analisi delle perdite.

Dichiara Jacobsen: “Gli armatori potrebbero risparmiare una frazione dei costi in cui incorrono semplicemente mantenendo a tenuta stagna i propri sistemi.

Anche se lo R-404A sarà vietato sulle navi battenti bandiera dell'Unione Europea dal 2020, una nave varata oggi sarà operativa per 25 anni, di modo che occorre che gli armatori si diano da fare già fin d'ora”.

Continua Jacobsen: “Se si chiede a 10 cantieri navali che cosa suggeriscono al riguardo, si scoprirà che pochi di loro hanno qualche idea.

Non tutti, fra loro, hanno fatto i compiti a casa.

Molti raccomanderanno lo R-404A, che comporterà un costoso aggiornamento prima che la nave possa essere riciclata”.

Una priorità immediata sarà quella di migliorare le routine di manutenzione e risparmiare denaro, incrementando nel contempo la protezione ambientale.

Una migliore manutenzione significa minori perdite e la relativa tecnologia è prontamente disponibile: la WSS ad esempio già vende sistemi fissi per la scoperta delle perdite che offre un monitoraggio 24 ore su 24.

Ma il consiglio di Jacobsen non deve indurre al panico, né ad ignorare i cambiamenti.

“La verità è che alcuni refrigeranti sono meno eco-compatibili di altri ma nessuno di loro comporta un impatto finché non si registrano perdite.

Il modo più semplice di mantenere sotto controllo le prestazioni ambientali ed i costi operativi è quello di mantenere i sistemi di refrigerazione a tenuta stagna”.

(da: hellenicshippingnews.com, 10 Dicembre 2014)

IN CALENDARIO

- [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.