



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 XXXIII
Numero del 15 Maggio 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ"..... Pag. 3

PORTI

ANVERSA AUMENTA LO SPAZIO DESTINATO ALLA MOVIMENTAZIONE DEI CONTENITORI " 6

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAMBURG SÜD PUNTA ALLA PARTECIPAZIONE ALL'ALLEANZA OCEAN THREE
NEL CONTESTO DELLA PROPRIA ESPANSIONE NEI TRAFFICI EST-OVEST " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PROGETTO MARATHON APRE LA STRADA A TRENI MERCI PIÙ LUNGI " 13

TRASPORTO INTERMODALE

RIUSCIRÀ A REGGERE LA FERROVIA DURANTE LA CHIUSURA
DEL TUNNEL STRADALE DEL GOTTARDO? " 19

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL DILEMMA DELL'ACQUA DI ZAVORRA " 23

LOGISTICA

LA DACHSER ALLA RICERCA DI OBIETTIVI DI ACQUISIZIONE NEGLI STATI UNITI
PER RINFORZARE LA PROPRIA RETE DI SPEDIZIONI " 25

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI DI FRONTE AD ENORMI DIFFICOLTÀ
A CAUSA DELLA NUOVA NORMATIVA SULLA PESATURA DEI CONTENITORI " 28

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA CONTAINERTUG PROGETTA UNA MINI-VERSIONE DI RIMORCHIATORE
CHE PUÒ ESSERE FACILMENTE MOVIMENTATA COME UN BOX DA 20 PIEDI Pag. 31

STUDI E RICERCHE

STUDIO MOSTRA CHE LE NUOVE NAVI GIÀ RISPETTANO GLI STANDARD PROGETTUALI 2020:
CHIESTE AMBIZIONI MAGGIORI ALL'IMO " 33

IN CALENDARIO " 36

15 Maggio 2015

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.

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ"

Nella settimana dal 14 al 20 settembre 2015 si terrà a Genova presso Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova e presso l'Acquario di Genova la seconda edizione della *Genoa Shipping Week*.

La settimana, organizzata da Assagenti (Associazione agenti raccomandatori mediatori marittimi agenti aerei) e da Clickutilityteam (società leader in Italia



▪ 14 – 20 SETTEMBRE 2015 ▪

nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech) ospiterà una serie di conferenze, workshop, summit ed incontri aperti all'intera community dello shipping

internazionale, che termineranno con il tradizionale Gala Dinner Party, organizzato dai broker e dagli agenti marittimi genovesi.

La *Genoa Shipping Week 2015* sarà uno degli eventi di riferimento del programma per Milano EXPO 2015 promosso dalla Regione Liguria.

La *Genoa Shipping Week* rappresenta un'unica opportunità di incontro e condivisione di idee ed opinioni con i rappresentanti di tutte le diverse realtà del settore marittimo.

Genoa Shipping Week offre ad aziende ed enti interessati numerose opportunità per organizzare workshop, incontri ed eventi culturali rivolti ai propri stakeholders e all'intera community dello shipping italiano ed internazionale.

Le principali aree tematiche saranno:

- Nuovi mercati: aree di sviluppo per cluster marittimo e logistico nazionale;
- Smart port & logistics: progetti all'avanguardia per l'ottimizzazione della logistica portuale e terrestre;

- Green shipping summit: best practices aziendali, innovazioni tecnologiche e nuovi carburanti per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo e dei porti;
- Modelli di gestione dei waterfront urbano-portuali;
- Infrastrutture, logistica e strumenti finanziari;
- Sistema crocieristico e promozione turistica delle città portuali e della costa;
- Safety prevenzione infortuni e safety nel settore dello shipping e della logistica portuale.

Il tema speciale per EXPO 2015 sarà "La logistica del food e sicurezza alimentare".

Il progetto "Container in città" del C.I.S.Co.

In occasione dell'evento *Genoa Shipping Week*, C.I.S.Co. – Council of Intermodal Shipping Consultants – in collaborazione con Clickutilityteam promuoverà il progetto "Container in città".

L'iniziativa prevede la creazione di un polo promozionale, culturale e di formazione posto nel centro della città di Genova.

Il progetto si svilupperà dal 14 al 20 Settembre 2015, quando Genova sarà teatro dello shipping mondiale con oltre 5 mila ospiti, da oltre 40 nazioni, che parteciperanno a conferenze ed eventi sul tema.

Il prodotto tangibile che C.I.S.Co. intende proporre è l'installazione un container da 20 piedi personalizzato da posizionarsi nel centro di Genova in zona Piazza De Ferrari.



Il container sarà modificato e allestito a stand/showroom interattivo con personale dedicato.

Attraverso supporti audio-visivi ci sarà la possibilità di proiettare giorno e notte i video promozionali e documentari delle aziende che operano nella logistica containerizzata.

L'obiettivo che si vuole raggiungere attraverso questa iniziativa è quello di offrire la possibilità di una finestra conoscitiva e promozionale alle aziende, creando aggregazione lavorativa, informazione per cittadini e visitatori e occasioni di incontro tra offerta e domanda.

L'idea progettuale prevede una suddivisione in "giornate tema" sulla base dei seguenti tipi di operatori:

- Agenzie marittime e compagnie di navigazione
- Terminal e operatori portuali
- Fornitori di manodopera e servizi portuali
- Spedizionieri e trasportatori container
- Depositi & Riparatori – Costruttori - Vendita – Noleggio – Leasing – Periti container
- Università, Regione ed altri enti di formazione
- Enti pubblici e associazioni
- Aziende di servizi/consulenza legate al container

Nel contesto della Genoa Shipping Week, gli operatori sopra indicati, facenti parte del "cluster del container", avranno a disposizione a rotazione giornate dedicate, durante le quali i propri rappresentanti potranno promuovere le proprie aziende (o enti), condividere conoscenze, cogliere opportunità di collaborazione ed individuare idee di progetto e di sviluppo.

PORTI

ANVERSA AUMENTA LO SPAZIO DESTINATO ALLA MOVIMENTAZIONE DEI CONTENITORI

Con una crescita del 5,9%, il porto di Anversa ha cominciato bene il 2015.

In termini di movimentazione contenitori (TEU) Anversa ha addirittura conseguito una crescita del 9,5% nei primi tre mesi di quest'anno.

L'alleanza 2M di MSC e Maersk che l'anno scorso aveva optato decisamente per Anversa naturalmente non è estranea al conseguimento della crescita a queste percentuali.

Nel corso dei prossimi mesi saranno ultimati i preparativi per il trasferimento delle attività della compagnia di navigazione MSC – attualmente operativa nel molo Delwaide sulla sponda destra del porto – al molo Deurganck sulla sponda sinistra della Schelda.

Questa banchina, con la sua capacità annuale di 11 milioni di TEU, consentirà alla MSC di sviluppare ulteriormente le proprie attività.

Tuttavia, secondo le ultime previsioni, Anversa avrà bisogno di poter disporre di nuova capacità per la movimentazione di container entro il 2020-2021.

L'Autorità Portuale pertanto sta già facendo i suoi preparativi per una nuovo, grande bacino di marea dotato di corrispondente capacità terminalistica sulla sponda sinistra.

Area di sviluppo Saeftinghe

Il porto di Anversa dispone di un'area di sviluppo di oltre 1.000 ettari a disposizione sulla sponda sinistra che ci si aspetta diventi operativa per fasi.

Secondo i piani dell'Autorità Portuale la prima fase del molo Saeftinghe sarà operativa per il 2012, con 1.400 metri² di moli ed una capacità minima di 5,1 milioni di TEU.

I costi relativi a questa prima fase del molo sono stimati in 660 milioni di euro.

Per Anversa, il secondo porto d'Europa in ordine di grandezza, essere in grado di provvedere alla crescita a lungo termine delle compagnie di navigazione è essenziale.

“Effettuiamo operazioni in uno scenario internazionale e competitivo in cui mantenere una posizione di vertice rappresenta una sfida quotidiana, e non qualcosa da dare per scontata” afferma Luc Arnouts, responsabile commerciale dell'Autorità Portuale.

Non è ancora chiaro quando la seconda fase del molo Saeftinghe, che alla fine sarà lungo più di 4 km, entrerà in funzione.



L'Autorità Portuale punta ad un'espansione controllata della capacità” spiega Arnouts.

“Ciò significa, in pratica, che dobbiamo tenere sotto stretto controllo il mercato e non semplicemente immettere altra

capacità nel mercato se non c'è una relativa domanda.

Eravamo già pronti ad offrire l'Area di Sviluppo Saeftinghe sul mercato nel 2008, ma alla luce del periodo – proprio in prossimità della crisi economica mondiale – abbiamo sospeso il progetto”.

Oltre alla realizzazione della prima fase del molo Saeftinghe, il progetto comprende altresì lo sviluppo di zone non marittime e di aree terminalistiche di retro-banchina.

Molo Delwaide

La compagnia di navigazione MSC dovrebbe dirottare le proprie operazioni ad Anversa da una riva all'altra della Schelda all'inizio del 2016.

Nel contempo l'Autorità Portuale ha pubblicato un invito a presentare proposte alla fine dell'anno scorso per scoprire quali interessi potrebbero esserci a rilavare la concessione relativa al molo Delwaide che sarà liberato dallo spostamento suddetto.

Varie proposte di progetto sono state sottoposte da parte di alcuni candidati ed esaminate dall'Autorità Portuale.

Il consiglio di amministrazione dell'Autorità Portuale ha annunciato nella serata del 4 maggio che avrebbe intavolato trattative esclusive con la società saudita ERS (Energy Recovery Systems) per i siti meridionale e settentrionale della concessione, che rappresentano un'area di 150 ettari.

La ERS si ripropone di utilizzare il sito per installarvi una nuova unità produttiva di ammoniaca ed urea "verdi" che costituisce un investimento di 3,7 miliardi di euro.

L'impianto assicurerà posti di lavoro a 900 persone.

L'Autorità Portuale ha ora il compito di effettuare ulteriori negoziati con la società nell'ottica di pervenire ad un accordo di concessione.

Altre notizie sono attese nei prossimi mesi.

Zona Industriale Churchill

La Zona Industriale Churchill è situata ad un tiro di sasso dal molo Delwaide.

Fino a pochi anni fa, il sito da 88 ettari accoglieva un impianto di assemblaggio di automobili della General Motors.

Quando la GM prese la decisione di cessare le proprie attività ad Anversa, l'Autorità Portuale diede inizio alle procedure di acquisire questo sito di valore.

A metà dell'anno scorso è stato raggiunto un accordo ai sensi del quale l'Autorità Portuale ne è diventata il proprietario.

Alla luce della natura unica del sito, collocato al cuore del porto e dotato di accesso multimodale, l'Autorità Portuale ha preferito cercare un investitore industriale che potrebbe utilizzare l'intera area.

Un invito a presentare proposte a livello mondiale è stato pubblicato a metà ottobre 2014.

Poiché sinora ciò non ha prodotto risultati adeguati, l'Autorità Portuale ha recentemente deciso di prolungare per ulteriori due anni la ricerca di un uso industriale integrale del sito.

(da: shippingherald.com, 8 Maggio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAMBURG SÜD PUNTA ALLA PARTECIPAZIONE ALL'ALLEANZA OCEAN THREE NEL CONTESTO DELLA PROPRIA ESPANSIONE NEI TRAFFICI EST-OVEST

La Hamburg Süd sarebbe interessata ad unirsi all'alleanza Ocean Three se dovessero rivelarsi un successo i suoi primi passi nell'ambito dei traffici est-ovest.

Ciò significherebbe anche diventare un fornitore di tonnellaggio ed infine contribuire con navi della classe da 18.000 TEU alla tratta Asia-Europa della partecipazione globale, come afferma Ottmar Gast, presidente del consiglio di amministrazione della Hamburg Süd, nel corso di un'intervista seguita alla pubblicazione del documento sulle prestazioni nel 2014 della linea di navigazione tedesca.

Pur ammettendo che diventare il quarto membro della nuova alleanza è ancora una questione delicata e non ancora oggetto di trattative formali in questa fase, Gast ciononostante ha detto che alla lunga "avrebbe senso" per la Hamburg Süd disporre di "una quota elevata della capacità complessiva" nei traffici Asia-Europa se le prime incursioni nel settore dovessero andare a buon fine.

Ciò potrebbe comportare la piena partecipazione al raggruppamento Ocean Three, costituito da CMA CGM, United Arab Shipping Co e China Shipping, formalmente inaugurato qualche settimana fa, nel caso che gli altri membri fossero d'accordo.

La Hamburg Süd ha già sottoscritto un accordo globale di cooperazione con la UASC che le darà accesso ai traffici del Pacifico e dell'Asia-Europa mediante accordi di noleggio di slot.

A sua volta, la UASC disporrà di spazio in alcuni traffici sudamericani della Hamburg Süd.

A differenza delle altre alleanze globali, la Ocean Three è un gruppo più flessibile che consente ai membri di fare squadra con altri vettori nei casi in cui ciò sia appropriato.

La Hamburg Süd collabora con la CMA CGM anche in alcuni traffici.

Il vice presidente del gruppo CMA CGM Rodolphe Saadé ha dichiarato il mese scorso che il gruppo Ocean Three potrebbe accettare altri partner.

“Siamo aperti, se lo desideriamo, ad aggiungere altri soggetti all’Ocean Three” ha dichiarato a *Lloyd’s List*.

La Hamburg Süd, specializzata in traffici nord-sud, ha bisogno di ridurre la propria dipendenza da altri nei traffici sudamericani, che hanno dovuto subire un’agguerrita concorrenza negli ultimi anni dal momento che le linee di navigazione con grandissime portacontainer hanno dirottato il tonnellaggio dismesso in altri mercati, ammette Gast.



Per quanto le tariffe di nolo nell’assai indifferenziato corridoio Asia-Europa siano piombate in basso nel corso degli ultimi mesi, i traffici sudamericani sono stati colpiti in modo persino più duro, afferma Gast.

Le tariffe di nolo a pronti da Shanghai alla costa orientale sudamericana, attestate a circa 440 dollari per TEU, sono depresse quasi quanto quelle da Shanghai alla volta del Nord Europa.

Peraltro le dimensioni delle navi sono minori, cosa che rende più alti i costi degli slot.

Anche gli oneri portuali sono più alti.

Pertanto la pressione sui profitti è persino peggiore di quella presente nei traffici Asia-Europa, sottolinea Gast.

“Siamo troppo dipendenti dai mercati in cui eravamo soliti avere una grossa quota di traffico” dichiara.

Dato che le linee di navigazione che si erano concentrate sulle operazioni est-ovest hanno iniziato a fare ingresso nei traffici nord-sud, anche la compagnia privata Hamburg Süd ha cominciato a perdere il vantaggio concorrenziale di cui aveva fruito così a lungo.

In un'intervista con *Containerisation International* e *Lloyd's List*, Gast ha dichiarato che l'adesione all'alleanza Ocean Three sarebbe la cosa più logica da fare per la Hamburg Süd, partendo dal presupposto che i tre fondatori siano d'accordo, dal momento che le più risalenti associazioni come la G6 e la CKYHE non accoglierebbero con favore un nuovo arrivato nella già affollata rotta Asia-Europa.



"Nessuno ci avrebbe invitato a unirici ad una collaborazione già radicata.

Noi non siamo mai stati nei traffici est-ovest prima, e pertanto non ci saremmo aspettati che qualcuno ci dicesse "ehi, entra pure, siamo un cerca di un altro concorrente" afferma Gast.

Ma la UASC, avendo ordinato navi da 18.000 TEU ed avendo da parte sua ambizioni globali, stava cercando un partner con una buona reputazione ed anche in grado di generare carichi, in particolare dall'Asia al Sudamerica via Europa.

"Si tratta di un'opportunità per fare ingresso in questi mercati senza correre troppi rischi, perché se fossimo entrati nei traffici est-ovest per conto nostro avremmo dovuto istituire un nostro sistema navale ed avremmo creato così tanto eccesso di capacità da distruggere il mercato e produrre ingenti perdite che sarebbero state inaccettabili" ha detto Gast.

L'intenzione, continua Gast, è quella di procedere lentamente in prima battuta, farci un'esperienza riguardo a questi nuovi mercati e poi decidere se l'espansione sia riuscita o meno.

"Se sì, allora penso che dovremmo persistere" afferma Gast.

In quel caso, probabilmente la Hamburg Süd potrebbe dover contribuire con proprie navi ai traffici sia del Pacifico che dell'Asia-Europa.

Poiché le unità di nuova costruzione da 9.000 e 9.600 TEU della Hamburg Süd sarebbero disponibili nel Pacifico, le navi da 14.000 a 18.000 TEU ed oltre stanno diventando i cavalli di battaglia dei traffici Asia-Europa.

"Se non si hanno queste navi, non si può essere competitivi" nota Gast.

Peraltro, inizialmente la linea di navigazione potrebbe impiegare navi più piccole di cui già dispone nella propria flotta in uno dei sotto-traffici lungo il principale corridoio est-ovest.

Una volta pienamente impegnato nel principale traffico Asia-Europa, tuttavia, la Hamburg Süd dovrebbe impegnarsi a fondo allo stesso modo, concorda Gast.

In quale fase, se la Hamburg Süd diventerà un fornitore di tonnellaggio nei traffici est-ovest dipenderà dagli sviluppi del mercato in questi traffici e dal prerequisito che l'attuale consorzio decida di incrementare la capacità e forse di introdurre un allacciamento in più.

Poiché nessun mercato è più protetto dalla concorrenza esterna, l'obiettivo è quello di ampliare la rete della Hamburg Süd come copertura rispetto alla particolare debolezza su una rotta quando altri potrebbero star facendo meglio.

Gast difende la recente acquisizione della CCNI, che incrementerà l'esposizione della Hamburg Süd nei traffici latino-americani: la linea di navigazione in questione da un bel po' di tempo era nel mirino del vettore tedesco.

"Da un certo punto di vista, esso non avrebbe senso" ammette Gast parlando dell'investimento "ma siamo stati dietro alla CCNI per molti anni e questo era l'ultimo potenziale vettore che potessimo rilevare".

Dopo una lunga attesa, si è finalmente verificata l'opportunità di acquisire la CCNI e questo accordo ha dato alla Hamburg Süd più influenza in certo traffici.

Mentre la strategia generale è quella di ridurre la dipendenza dai traffici sudamericani, Gast ha più o meno escluso una ulteriore attività di fusioni o acquisizioni in altri settori.

"Non c'è altro" ha dichiarato, dato che la Hamburg Süd non è interessata a combinarsi con un'altra linea di navigazione di analoghe o maggiori dimensioni.

Tuttavia, la partecipazione alla Ocean Three interessa alla Hamburg Süd.

E dovesse andare in porto, la linea di navigazione – prevede Gast – certamente dovrebbe anche fornire navi.

(da: lloydsloadinglist.com, 28 Aprile 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PROGETTO MARATHON APRE LA STRADA A TRENI MERCI PIÙ LUNGI

La lunghezza dei treni da tempo viene considerata come uno dei principali limiti al miglioramento della competitività del trasporto merci ferroviario in Europa e, malgrado qualche miglioramento a livello locale negli ultimi anni, i problemi derivanti dall'effettuazione di operazioni con treni merci in mezzo ai servizi passeggeri su una rete per lo più risalente al 19° secolo hanno limitato il potenziale per un incremento del carico utile.

Tuttavia, vengono effettuate pressioni sempre maggiori affinché si trovi una soluzione finanziariamente fattibile.

I treni merci lottano per la capacità sui corridoi-chiave con i servizi passeggeri più rapidi e più frequenti.

Inoltre, c'è la necessità per la ferrovia di darsi da fare per adeguarsi alla crescente capacità delle navi portacontainer, molte delle quali sono adesso in grado di trasportare oltre 14.000 TEU.

Ciò crea un problema per il trasporto nell'hinterland perché solo un piccolo numero di porti può movimentare navi così grandi, mettendo pressione sulle infrastrutture stradali e ferroviarie a causa del numero in aumento di movimentazioni da queste località.

I treni di maggiore lunghezza saranno pertanto una necessità se si devono estendere attraverso la filiera distributiva i vantaggi apportati da navi più grandi.

Nello scorso mese di settembre sono stati presentate in occasione della mostra InnoTrans a Berlino le conclusioni di un progetto di ricerca da 4,38 milioni di euro relativo ad operazioni con treni merci più lunghi su linee convenzionali a traffico misto.

Appoggiato dall'Unione Europea e da 17 partner del settore ferroviario, il progetto triennale Marathon punta a convalidare le prestazioni di treni merci lunghi 1.500 metri che viaggiano sino a 120 km/h in condizioni operative comuni.

Oltre ad esaminare la fattibilità tecnica di treni merci lunghi 1.500 metri, il progetto cerca di appurare l'impatto economico delle loro operazioni e le potenziali efficienze che potrebbero essere generate.

L'obiettivo del Marathon è quello di una riduzione del 40% dell'uso della capacità di rete per tonnellata con riduzione dei costi sino al 30% e consumo energetico per tonnellata minore del 5%.

"Il Marathon è animato dall'esigenza di fare un uso migliore di ciò che già abbiamo" spiega il coordinatore del progetto Franco Castagnetti.

"Nessun governo dispone dei fondi per importanti spese in infrastrutture di trasporto merci a breve termine, di modo che occorre che guardiamo in modo diverso a ciò che abbiamo ora".

La concezione operativa del Marathon si basa sull'abbinamento e lo sdoppiamento di due treni merci di lunghezza standard al fine di ottimizzare l'uso della capacità nell'ambito di corridoi trafficati, servendosi di trazione distribuita per consentire operazioni con un solo macchinista.



Treni convenzionali provenienti da due punti di origine diversi convergono in un piazzale di smistamento, dove vengono abbinati per il viaggio alla volta di un secondo piazzale.

Qui i treni vengono sganciati e continuano alla volta delle loro destinazioni come due o tre convogli convenzionali.

Quando i due treni vengono abbinati, la locomotiva interna od unità di servizio viene controllata attraverso un collegamento radio dalla locomotiva principale.

Il solo equipaggiamento aggiuntivo richiesto per l'operazione di due treni affiancati viene installato sulle locomotive e non ci sono modifiche da effettuare ai carri.

Il Marathon afferma che l'installazione dell'equipaggiamento sulle locomotive è stata assolutamente senza problemi e comprende appena tre componenti principali:

- una unità di controllo radio che assicura le comunicazioni fra le due parti del treno;
- una unità di controllo dell'alimentazione distribuita che funge da porta di connessione fra le due locomotive;
- un sistema di trasmissione radio dei dati.

L'equipaggiamento di bordo del Marathon è compatto, cosa che lo rende facile da installare, e non c'è alcuna necessità di modifiche o certificazioni aggiuntive delle locomotive prima che esse possano essere utilizzate in modalità di trazione distribuita. Inoltre, nelle cabine delle locomotive non sono necessari schermi aggiuntivi per l'interfaccia uomo-macchina.

Dopo i test di laboratorio e le analisi economiche, la fase successiva è stata quella del collaudo della concezione su linea principale. La prima corsa di collaudo ha avuto luogo il 18 gennaio dal piazzale di Sibelin nei pressi di Lione a Nîmes, distante circa 300 km.

Tre convogli intermodali regolari Germania-Spagna effettuati dalla Kombiverkehr sono stati formati nuovamente in due treni lunghi 750 metri, che sono stati agganciati assieme a Sibelin per formare un convoglio lungo 1.476 metri, composto da 63 carri per un totale di 3.309 tonnellate con due locomotive elettriche Alstom classe 37000 da 4,2 MW funzionanti in modalità di trazione distribuita.

Un secondo treno di collaudo ha viaggiato il 12 aprile quando due locomotive Vossloh Euro 4000 diesel da 3,2 MW, anche in questo caso in modalità di trazione distribuita, ha trasportato un treno intermodale lungo 1.524 metri con 72 carri per complessive tonnellate 4.026 sulla stessa tratta.

È stato ritenuto che entrambi i collaudi siano riusciti: i treni hanno viaggiato ad oltre 100 km/h per lunghi tratti del percorso, costellato da sessione di frenata per testare la stabilità del treno in una varietà di condizioni. I test hanno dimostrato che i treni più lunghi sono stati assai stabili e si è scoperto che le forze dinamiche sono state minori di quelle indicate dai test di laboratorio.

Fondamentalmente, nelle simulazioni e nei collaudi sul campo il Marathon ha dimostrato che i treni più lunghi sarebbero in grado di frenare in sicurezza entro distanze di arresto standard in tutti gli scenari operativi ed il progetto ha esaminato le forze di compressione in un'ampia gamma di diversi tipi di carri e di lunghezze del treno.

I carri intermodali della Kombiverkehr utilizzati nei collaudi sulla linea principale hanno sopportato agevolmente forze di compressione sino a 400 kN. L'abbinamento dei due treni è stato completato in meno di 15 minuti nel primo test ed il Marathon afferma che si potrebbero ridurre i tempi a 10 minuti.

Il Marathon identifica la riduzione della domanda di tracce ferroviarie e macchinisti quali principali risparmi di costo generati dai treni più lunghi e, anche se è probabile che vi siano costi aggiuntivi correlati all'aggancio efficiente di due treni, si dovrebbe considerare che essi sono piccoli rispetto alla riduzione dell'equipaggio sul treno e dei costi infrastrutturali.

"I treni più lunghi potrebbero richiedere un approccio diverso da parte dei caricatori, ma se siamo in grado di dirgli che essi condivideranno i vantaggi apportati da questa riduzione del 30% dei costi, allora ci sarà un bel po' di interesse da parte loro" afferma Castagnetti.

"Sono sicuro che la gente comincerà a cambiare idea a livello aziendale sulle ferrovie quale opzione di trasporto se saremo in condizione di offrire al mercato un sistema che offra reali risparmi sui costi. Per molte imprese questo potrebbe essere l'inizio di una opportunità di dirottamento modale a favore della ferrovia.



I nostri partner hanno deciso di incrementare la propria spesa in tal senso poiché essi credono di stare facendo qualcosa di importante per il settore. È una soluzione che apporta importanti risultati al mercato in un lasso di tempo relativamente breve".

Anche se il Marathon dimostra che l'effettuazione di treni merci lunghi 1.500 metri in condizione operative normali è tecnicamente fattibile, il gruppo di lavoro del progetto riconosce che l'effettuazione di operazioni con tali treni a livello commerciale dipenderà dal superamento di un certo numero di limiti infrastrutturali ed operativi.

Le lunghezze massime dei treni variano ampiamente in tutta l'Europa, dagli appena 450 metri in alcune zone della Spagna ai 575 metri in Italia settentrionale ai 750 metri in Francia ed i vantaggi completi dei treni più lunghi potranno essere realizzati solamente se le lunghezze dei treni saranno armonizzate lungo gli interi corridoi internazionali.

Si tratta di una questione di fondamentale importanza, dal momento che la concezione Marathon è stata progettata specificamente per i flussi internazionali.

È probabile che per le tratte più lunghe siano richiesti investimenti e modifiche alle segnalazioni, che per alcuni paesi potrebbero risultare difficili da finanziare completamente mediante risorse proprie.

“Occorrono ulteriori studi a proposito delle ubicazioni delle tratte più lunghe, che siano di 200 km, oppure di 40 km, o di lunghezze intermedie” afferma Armand Tubol, coordinatore tecnico del progetto Marathon.

“Dobbiamo anche convincere i finanziatori del fatto che le operazioni di treni merci più lunghi non comporteranno un effetto negativo sui servizi passeggeri regionali”. Per lo sdoppiamento e la formazione dei treni presso i piazzali di smistamento, sarà decisiva la puntualità. “Perché ciò funzioni in pratica, occorre che i treni si incontrino al momento giusto e questo potrebbe rivelarsi un problema” dichiara Tubol.

I treni più lunghi richiederanno altresì un approccio molto diverso alle operazioni nel contesto di un mercato in cui fino adesso è stata posta assai maggiore enfasi sulla concorrenza che sulla collaborazione.

Castagnetti nota come in altri settori dell’attività di trasporto merci siano emerse collaborazioni finalizzate a trarre vantaggio dalle potenziali efficienze operative e non ravvisa alcuna ragione perché non possa realizzarsi nelle ferrovie. La SNCF, una dei partecipanti al Marathon, ha indicato che potrebbe iniziare ad effettuare operazioni con treni merci più lunghi, più pesanti e più veloci con trazione distribuita a livello commerciale all’inizio del 2016.

Secondo il Marathon il breve periodo per accedere al mercato proposto dalla SNCF dimostra che le tecnologie utilizzate nel progetto offrono il giusto livello di sicurezza e di maturità per l’immediato impiego in ferrovia.

Avendo dimostrato che la trazione distribuita può offrire significativi guadagni in termini di produttività sia per gli operatori di trasporto merci ferroviario che per i gestori delle infrastrutture, il progetto Marathon offre notevoli spunti di riflessione per il futuro del trasporto merci ferroviario in Europa.

Anche se la sostenibilità tecnica dei treni lunghi 1.500 metri è fuori questione, le disparità fra le lunghezze dei treni in tutta Europa opera contro l’implementazione commerciale del progetto.

Inoltre, occorrerà che i gestori dell’infrastruttura lavorino a più stretto contatto con gli operatori, in particolare quelli transfrontalieri, per assicurare l’elevato livello di puntualità che sarebbe necessario per abbinare e sdoppiare in modo efficiente i treni con origini e destinazioni multiple. Gli operatori stessi avranno bisogno di lavorare assieme nonostante la scarsa dimestichezza reciproca per sbloccare le inefficienze di questo metodo operativo.

Peraltro, se si potranno superare tali difficoltà, i treni più lunghi potenzialmente offrono una soluzione convincente per conseguire il dirottamento modale verso la ferrovia in Europa.

(da: railjournal.com, 29 Aprile 2015)

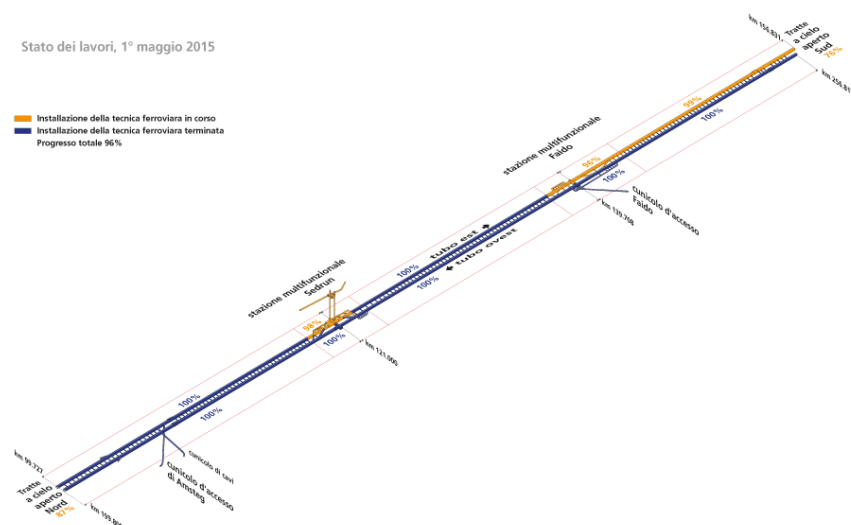
TRASPORTO INTERMODALE

RIUSCIRÀ A REGGERE LA FERROVIA DURANTE LA CHIUSURA DEL TUNNEL STRADALE DEL GOTTARDO?

Anche se gli svizzeri dovessero dire di sì alla costruzione di un secondo tunnel stradale del Gottardo da 3 miliardi di franchi svizzeri quando andranno alle urne l'anno prossimo, si ritiene diffusamente che esso non possa con tutta probabilità essere pronto per le operazioni prima della chiusura del tunnel esistente per gli essenziali lavori di manutenzione, cosa che nel caso ideale accadrà fra il 2018 ed il 2020.

Sono già stati completati gli studi e già abbozzati i piani per far sì che il trasporto ferroviario provveda agli ingenti quantitativi di traffico che si servono di questa tratta.

Il tunnel di base del Gottardo dovrebbe essere aperto nel 2016 e l'attuale tratta di montagna sarà conservata per provvedere ai servizi regionali e turistici, così come per altro traffico merci e passeggeri in caso di bisogno.



Secondo uno studio del FOT (Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti) la migliore opzione sarebbe quella di dividere il traffico.

Una navetta per il trasporto di automobili effettuerebbe operazioni attraverso il tunnel ferroviario attuale sulla tratta di montagna da Göschenen ad Airolo, mentre i camion, gli autobus ed altri veicoli pesanti viaggerebbero su un servizio di autostrada viaggiante attraverso il tunnel di base Rynächt/Altdorf a Biasca.

Questa è la sola variante che soddisfi tutti i requisiti: la tratta di montagna non potrebbe accogliere tutto il traffico – non c'è terreno disponibile per la costruzione di terminal di carico nelle vallate alpine – e dirottare il traffico sulla direttrice del Lötschberg od istituire un servizio di autostrada viaggiante più

lungo (ad esempio Basilea-Lugano/Chiasso) non riuscirebbe a provvedere alle esigenze regionali.

Esistono dei precedenti per entrambi i tipi di servizio.

La BLS, seconda maggiore società ferroviaria svizzera, effettua una efficiente e riuscita operazione di navetta per auto tutto l'anno attraverso il Lötschberg da Kandersteg a Goppenstein.

La BLS ha già chiarito che è pronta ad offrire le proprie competenze e risorse sulla tratta del Gottardo ed i treni-navetta che dovranno essere acquistati potrebbero essere utilizzati dalla BLS in seguito sul Lötschberg.

Quanto ai camion, l'operatore intermodale RAlpin effettua servizi di autostrada viaggiante egualmente efficienti e di successo da Freiburg-im-Breisgau, in Germania, a Novara via Lötschberg e Lugano via Gottardo.

Le competenze della RAlpin potrebbero altresì contribuire ad istituire un simile e molto più corto servizio sul Gottardo, probabilmente con due o persino tre punti di carico per ciascun treno allo scopo di accelerare i tempi di lavorazione presso i terminal.

Tuttavia, entrambi i servizi funzioneranno davvero solo se i tempi di lavorazione e la frequenza saranno regolari ed efficienti abbastanza da evitare code inaccettabilmente lunghe.

In tale contesto vale la pena di guardare ad Innovatrain, un centro di competenze per lo sviluppo di sistemi intermodali per merci sensibili ai tempi sulle brevi distanze.

L'Innovatrain si concentra specialmente sulle aree densamente popolate, in cui lo spazio per il trasbordo ed il deposito provvisorio è scarso e le infrastrutture ferroviarie locali sono limitate.

Il sistema fa affidamento su una precisa pianificazione, un'attenta localizzazione dei siti degli hub, su una buona tempistica, su un corretto materiale rotabile e su un sistema per il trasbordo orizzontale dei contenitori da 20 piedi e sulle casse mobili standard denominate ContainerMover 3000.



I venditori al dettaglio, importanti produttori come la Coca-Cola e la Nestlé ed il servizio postale stanno tutti quanti passando alle operazioni intermodali in Svizzera alla luce della cronica congestione sulle principali strade.

Le competenze dell'Innovatrain potrebbero essere utilizzate anche nell'organizzazione dei nuovi servizi.

Un'ottica più ampia

Non è stata raggiunta alcuna decisione definitiva in ordine a quando precisamente questi nuovi servizi dovranno essere operativi, ovvero quale esatta forma prenderanno.

Questa situazione, peraltro, presenta implicazioni più ampie, alle quali gli attuali ed i potenziali interessati attivi sulla tratta del Gottardo stanno già guardando.

Se gli elettori svizzeri decideranno a favore di un secondo tunnel stradale o meno, le ditte di autotrasporto torneranno subito al trasporto stradale puro una volta terminati i lavori di manutenzione o diventeranno intermodali?



In altre parole, le nuove infrastrutture avranno ancora un ruolo?

Per certi versi, ciò dipende da se si possano conseguire i risultati previsti dall'iniziativa Alpina del 1994 finalizzata

a dimezzare il numero dei camion in transito attraverso il tunnel stradale del Gottardo sino a 650.000 unità all'anno.

Il traffico ha totalizzato in media circa 1,25 milioni di unità annue dal 2000 ad oggi, ma è difficile prevedere quanta ulteriore riduzione si possa conseguire alla luce dei tassi di crescita previsti sulle direttrici di traffico nord-sud ed esiste già un'iniziativa per innalzare l'obiettivo ad un livello più alto e più realistico.

Ciononostante, qui si presenta una opportunità che gli innovatori del settore intermodale hanno già subodorato.

Gran parte della merce autotrasportata viaggia in semirimorchi, la maggior parte dei quali non possono essere spostati da gru a cavaliere o da impilatrici.

Quasi il 3,5% dei semirimorchi sono stati modificati per essere movimentati da gru e lo possono essere in tutti i terminal intermodali.

Quanto al resto, le sole possibilità di trasporto intermodale sono quelle offerte dall'autostrada viaggiante, che è per sua natura antieconomica e dev'essere finanziata, ovvero quella di utilizzare una delle nuove tecniche di trasbordo sviluppate nel corso degli ultimi anni.

Tutte quante sono state provate nei servizi commerciali con vari gradi di successo e tutte presentano i loro vantaggi e svantaggi.

Il CargoBeamer, sviluppato in Germania, è forse il più versatile: il semirimorchio viene guidato su una culla che può essere movimentata normalmente, oppure viene caricato su un carro, ma in questo caso occorrono terminal con equipaggiamento speciale.

Pure con il Nikrasa, anche questo tedesco, il semirimorchio viene guidato su una culla che può essere spostata da una gru, ma c'è bisogno di una rampa portatile.

Il francese Modalohr richiede terminal e carri speciali, mentre anche lo svedese Megaswing necessita di carri speciali: entrambi sono sistemi puramente orizzontali con una sezione girevole che consente al semirimorchio di essere guidato direttamente sul carro.

Alla domanda relativa a chi sia il primo a decidere di utilizzare uno di questi sistemi sulla tratta del Gottardo è già stata data una risposta.

Il mese scorso la BLS Cargo ha inaugurato un nuovo servizio da Colonia a Melzo con il CargoBeamer per semirimorchi con altezza angolare di 4 metri.

Ciò rappresenta una svolta sotto ogni punto di vista e sarà interessante vedere quanto tempo ci vorrà prima che altri la seguano, quale sistema sceglieranno e quanto rapidamente risponderanno gli autotrasportatori.

Nel frattempo, la priorità è quella di stabilire un concetto di base per le operazioni ferroviarie durante la chiusura del tunnel stradale.

(da: railjournal.com, 5 Maggio 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL DILEMMA DELL'ACQUA DI ZAVORRA

Il settore marittimo, malgrado coloro che potrebbero suggerire altrimenti, ha un record assai rispettabile di miglioramenti in materia ambientale che risale a moltissimi anni addietro.

È una reazione alle domande della società quella che porta a ridurre l'inquinamento, eliminare le emissioni dannose ed operare in maniera più sostenibile.

Peraltro, pur fornendo queste risposte, il settore sottolinea costantemente come una necessità dell'industria a livello globale consista nella messa in atto di regole in tutto il mondo e che l'IMO (International Maritime Organisation) dovrebbe essere considerata come il veicolo per tutte le modifiche normative.

Il BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ha più volte segnalato nel corso degli anni che le regole unilaterali o locali rendono costose e poco pratiche le operazioni navali in tutto il mondo.

Il settore marittimo farà tutto ciò che verrà richiesto, fino a quando si tratterà di iniziative internazionali e ragionevoli.

Da qualche tempo il BIMCO, unitamente ai propri partner della Tavola Rotonda International Chamber of Shipping, Intertanko ed Intercargo, avverte della problematica



comportata dalla realistica implementazione di un programma ai fini di una convenzione internazionale che regoli l'acqua di zavorra delle navi.

Non ha alcun senso che il settore cerchi di ritardare questo processo o che esso ritenga gli scopi della convenzione, finalizzati ad evitare il trasferimento di specie invasive ed elementi patogeni nell'acqua di zavorra, come qualcosa di poco valido o non necessario.

Il problema è esclusivamente quello della implementazione e della preoccupazione che questa convenzione possa entrare in vigore l'anno

prossimo, cosa che costringerebbe qualcosa come 50.000 armatori ad adeguare gli equipaggiamenti delle loro navi ad un costo da 1 a 5 milioni di dollari.

La Tavola Rotonda ha ora ribadito le proprie preoccupazioni, dal momento che il sistema di approvazione statunitense per queste attrezzature è diverso da quello previsto dal regime dell'IMO, sottolineando che gli armatori che hanno speso ingenti somme per conformarsi all'equipaggiamento approvato dall'IMO possono scoprire che esso non riesce a soddisfare i requisiti del regime di collaudo della Guardia Costiera degli Stati Uniti e che questo costoso investimento debba essere sostituito nel giro di cinque anni al fine di continuare ad effettuare operazioni nelle acque statunitensi.

Man mano che la procedura di ratifica della convenzione si avvicina alla sua conclusione, il dilemma cui gli operatori si trovano di fronte diviene sempre più problematico.

Finora esistono 54 sistemi che sono stati approvati ai sensi del regime dell'IMO, ma nessuno di loro è stato fino adesso approvato dagli Stati Uniti e solo 17 produttori hanno indicato l'intenzione di sottomettere il loro sistema all'approvazione da parte statunitense.

Come nota la Tavola Rotonda, non c'è alcuna garanzia che si otterrà l'approvazione, con la conseguenza che l'investimento effettuato da un operatore attivo nelle acque degli Stati Uniti potrebbe in effetti risultare inutile.

La parola "ragionevole" ha acquisito grande importanza nel processo normativo a livello mondiale che è stato sviluppato nel corso degli anni dall'IMO.

C'è un piacevole pragmatismo riguardo alla normativa marittima, che ammette le realtà commerciali e gli sviluppi tecnici, il che è – sotto molti aspetti – ragionevole.

Peraltro, di fronte a questo dilemma per gli armatori, ciò che è ragionevole e pragmatico sembra essere stato portato sino al punto di rottura.

Perché un armatore di buon senso dovrebbe investire ingenti somme (nessuna delle quali renderebbe la nave più efficiente o migliorerebbe la sua capacità di rendimento) in equipaggiamenti che potrebbero in seguito non riuscire a soddisfare i requisiti della Guardia Costiera degli Stati Uniti e nel tempo diventare un bel po' di ferrovecchio?

Ma se gli Stati Uniti non hanno approvato nessuno dei sistemi presenti sul mercato, quale armatore al mondo lo farà?

Questo è un vero dilemma, che dev'essere affrontato con la massima urgenza.

(da: hellenicshippingnews.com, 12 Maggio 2015)

LOGISTICA

LA DACHSER ALLA RICERCA DI OBIETTIVI DI ACQUISIZIONE NEGLI STATI UNITI PER RINFORZARE LA PROPRIA RETE DI SPEDIZIONI

Il gigante tedesco di autotrasporto Dachser è alla ricerca di obiettivi di acquisizione negli Stati Uniti al fine di rinforzare la propria rete globale di spedizione merci.

In occasione dell'evento *Transport Logistics* svoltosi a Monaco di Baviera il 6 maggio scorso, l'amministratore delegato Bernhard Simon ha dichiarato: "Nel mercato delle spedizioni potrebbe essere necessario portare a termine alcune acquisizioni minori allo scopo di completare la nostra rete: è questo il caso degli Stati Uniti, dove non abbiamo ancora le dimensioni che vorremmo.

Si tratterà di qualcosa che si adatti a ciò di cui già disponiamo là".

La Dachser è impegnata in ciò che Simon ha descritto come un progetto "ad incastro", vale a dire mettere assieme la divisione di trasporto stradale con la divisione di spedizioni di merci per via aerea e marittima, e "un sacco della nostra crescita in conseguenza avverrà mediante l'aumento dell'efficienza".

A suo dire, l'attuale approccio della società è che ciascun direttore di filiale locale si occupi delle esportazioni locali.

"Stiamo incoraggiando tutti i nostri direttori di filiali locali a pensare "esportazioni, esportazioni, esportazioni".

L'Europa è fatta di mercati di esportazione e se si catturano questi carichi bisogna avere una filiale Dachser all'altro capo a ricevere la merce".

La settimana scorsa in occasione della mostra Multimodal a Birmingham il direttore della Dachser Regno Unito, Nick Lowe, ha dichiarato che nel 2014 il volume delle esportazioni dal Regno Unito alla volta dell'Europa continentale movimentate dalla società è stata in aumento del 15%, al di sopra della crescita fatta registrare dal mercato, e le ha descritte come "il nostro obiettivo fondamentale".

Simon afferma che questo approccio significa che c'era relativamente poca necessità di effettuare ulteriori acquisizioni europee: "All'interno dell'Europa, siamo convinti di star facendo funzionare la più fitta rete di trasporto stradale che ci sia e non abbiamo bisogno di effettuare acquisizioni, sebbene, se si

presentasse la giusta opportunità, al giusto prezzo, potremmo naturalmente prenderla in considerazione; ma non è qualcosa che stiamo cercando attivamente.

Siamo diventati i leader del mercato dell'autotrasporto in Tunisia e Marocco, ma non abbiamo in programma la realizzazione in altri continenti di un tipo di rete come quella che abbiamo in Europa.

Utilizziamo un sacco di autotrasporto fuori dall'Europa per supportare le nostre attività di gestione della filiera distributiva, ma gran parte di esso è subappaltato.



Istituire una rete come quella è qualcosa che proprio non si può fare da un giorno all'altro.

Ci vogliono anni, addirittura decenni.

Ed una volta che ci si trova in un mercato maturo, agli altri non riesce di entrarvi, perché le barriere all'ingresso sono

alte: l'investimento richiesto è alto, i margini sono bassi e ci sono grandi costi fissi" dichiara Simon.

La Dachser attualmente fa viaggiare circa 8.000 camion ogni notte in Europa.

"Nessuno chiede se sono pieni o meno, ma noi dobbiamo farne viaggiare quel numero per mantenere la frequenza dei servizi rispetto alla domanda di 24 ore su 24 in tutta Europa; quegli 8.000, poi, non riguardano i momenti di punta" afferma Simon.

Gran parte del progetto ad incastro rappresenta la risposta alle sfide combinate del comportamento sclerotico dell'economia globale in seguito alla crisi finanziaria ed all'apertura dei mercati europei che – nonostante il suo attuale ristagno – ha comportato un enorme incremento dell'interesse verso l'affidamento a terzi della logistica e delle attività di gestione della filiera distributiva.

Dice Simon: "Dal 2009, la globalizzazione non si sta verificando allo stesso ritmo di prima, quando le imprese di logistica hanno assistito ad una crescita del 10% ed oltre.

A medio termine, vediamo una crescita del 5-9%, che costituisce una difficoltà quando si gestisce una grande società.

La globalizzazione continuerà; essa domanda lo sviluppo di diversi sistemi che richiedono un sacco di complessità.

Il nostro futuro è quello di mirare alle esportazioni in tutta Europa e di collegare con loro la nostra fornitura di trasporto mediante tutti questi servizi di trattamento elettronico dei dati”.

Simon ha descritto l'imminente acquisizione della Norbert Dentressangle da parte della XPO Logistics come una “grossa sorpresa”, aggiungendo che essa ha dimostrato una “interessante passione per il rischio” e ha previsto che lo scenario futuro del settore della logistica globale probabilmente sarà dominato da una “manciata” di operatori globali.

Tuttavia, egli ha previsto anche un futuro florido per i piccoli operatori.

“Ci sarà sempre la necessità di soluzioni locali e vediamo ancora mercati regionali dove ci sono eroi locali specializzati in particolari regioni geografiche a vario livello.

Ravviso un futuro molto positivo per le imprese con ricavi di 200-400 milioni di euro che dispongono di questo tipo di specializzazione.

Tuttavia, esse poi troveranno molto difficile crescere al di là di quelle dimensioni perché le barriere sulla strada di chi vuol passare da operatore locale a globale sono alte”.

(da: theloadstar.co.uk, 7 Maggio 2015)

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI DI FRONTE AD ENORMI DIFFICOLTÀ A CAUSA DELLA NUOVA NORMATIVA SULLA PESATURA DEI CONTENITORI

A detta dei relatori dell'evento *Multimodal* recentemente svoltosi a Birmingham, i caricatori, le imprese di trasporto merci e l'intera filiera della distribuzione sono di fronte ad enormi difficoltà a causa della nuova normativa sulla pesatura dei container che sarà introdotta a partire da luglio dell'anno prossimo, sebbene il Regno Unito abbia aperto la strada in ordine all'interpretazione della nuova normativa dell'IMO, avendo ottenuto concessioni decisive per conservare il flusso dei traffici containerizzati.

Dal momento che le navi portacontainer diventano sempre più grandi – sul tavolo da disegno ci sono adesso navi da 24.000 TEU – diventa maggiore anche il rischio rappresentato dall'eccesso di carichi.

Anche se questo giustifica ancor di più la decisione da parte dei regolatori che, a partire da luglio del prossimo anno, tutti i contenitori debbano essere pesati prima di essere caricati, l'interpretazione delle nuove regole in modo da conservare il flusso del trasporto marittimo di merci è fondamentale.

E diversi paesi stanno approcciando le nuove regole in modi diversi, hanno detto i relatori, mentre alcuni paesi stanno a quanto pare ignorando la nuova normativa.



Il capitano Richard Brough, direttore tecnico ed amministrativo dell'ICHCA (International Cargo Handling Coordination Association) ha dichiarato che in una recente indagine si è appurato che il 10% dei contenitori presentano dichiarazioni errate dei pesi.

Chris Welsh, direttore delle politiche globali ed europee presso la FTA (Freight Transport Association), afferma: "Le modifiche alla normativa rappresentano una sfida enorme da comprendere e gestire per tutte le parti della filiera distributiva.

Noi nel Regno Unito siamo all'avanguardia del resto del mondo".

Welsh, che è anche segretario generale del Global Shippers' Forum, aggiunge: "Le organizzazioni dei caricatori in altri paesi trovano che abbia un senso l'approccio del Regno Unito".

Il capitano Brough aggiunge: "Alcuni paesi stanno ignorando del tutto la questione e sperano che essa prosegua; ma non lo farà".

Descrivendo i problemi causati dai pesi con eccesso di peso, un terzo membro del pannello degli esperti, Keith Bradley, consulente per i carichi pericolosi presso la Marine and Coastguard Agency, ha mostrato esempi di pile di contenitori crollate e ha citato un caso in cui una nave non identificata recentemente ha perduto oltre 500 contenitori fuori bordo.

Questi ultimi hanno galleggiato in mare mettendo in pericolo la navigazione o hanno danneggiato l'ambiente quando si sono arenati a riva.

Ma il problema si estende anche al trasporto terrestre; il capitano Brough ha mostrato immagini grafiche di treni merci deragliati e di auto distrutte da cadute dai camion di contenitori instabili.

Welsh ha chiarito che è il caricatore ad essere responsabile della dichiarazione del peso di un container, ma ha detto che "ciò rende la vita difficile" quando non si dice la verità circa la natura delle merci coinvolte.

Ci sono anche complicazioni riguardo il groupage di contenitori ed i consolidamenti, ha aggiunto.

La FTA suggerisce che può darsi che i porti debbano effettuare le verifiche mediante strumenti per la pesatura sulle gru impilatrici nei casi in cui il caricatore non sia riuscito a fornire i dati.

Realisticamente, tuttavia, ciò avverrebbe troppo tardi nel corso della procedura e Welsh ha avvertito che potrebbero verificarsi potenziali problemi.

"La tecnologia esiste ma è difficile modificare il piano di stivaggio.

I contenitori dovrebbero tornare indietro alla pila, con rischio di ritardi" afferma.

Alcuni paesi membri dell'IMO (International Maritime Organization), che sta ponendo in atto la nuova normativa, sostengono che ogni contenitore dev'essere pesato singolarmente.

La FTA e Bradley, quale principale consulente del Regno Unito per l'IMO, hanno lottato con successo per un approccio più facilmente utilizzabile che consenta a certi caricatori di verificare il peso del container mediante un metodo precalcolato.

L'industria delle bevande, che spedisce regolarmente grandi quantitativi di prodotti omogenei, saprà ad esempio quanti imballaggi ci sono nel container e quanto pesa ciascuno di loro, di modo che dovrà solamente tener conto dei pallet, dei paglioli, del materiale di fissaggio e della tara del contenitore.

Welsh afferma che i caricatori che utilizzano gli attuali sistemi riconosciuti basati sulle verifiche quali l'ISO 9001 o 28000, oppure quelli con lo status di Operatore Economico Autorizzato, potrebbero anche usare i dati esistenti per adempiere i requisiti del metodo calcolato.

La FTA sta lavorando per introdurre uno schema di accredito per le imprese sue associate da settembre, nove mesi prima che la nuova normativa entri in vigore.

(da: lloydsloadinglist.com, 1° Maggio 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA CONTAINERTUG PROGETTA UNA MINI-VERSIONE DI RIMORCHIATORE CHE PUÒ ESSERE FACILMENTE MOVIMENTATA COME UN BOX DA 20 PIEDI

La ContainerTug ha sviluppato un rimorchiatore che può essere movimentato come un contenitore da 20 piedi, può essere spedito in tutto il mondo e trasportato via strada sino alle più remote località da un camion 4x4 o 6x6 con una gru qualsiasi.

Come riferisce *Port Finance International* di Londra, secondo il direttore della ditta sviluppatrice Bob Scheiberlich il mini rimorchiatore può offrire agli operatori risparmi sino all'80 per cento sui costi di trasporto e può contribuire a far fronte all'aumento della domanda a breve termine di capacità flessibile che possa essere rapidamente impiegata nei porti nel corso dei momenti di punta come la costruzione ed il dragaggio.

"Ci sono situazioni in cui potrebbe servire un piccolo rimorchiatore ma non è presente sulla scena locale a disposizione di coloro che vi sono impegnati" afferma Scheiberlich.



"Quando si lavora a progetti di costruzione o dragaggio, lo spostamento, l'installazione, lo smantellamento e la smobilitazione rappresentano sempre costi abbastanza elevati, specialmente nei progetti minori".

La ditta ha lanciato il ContainerTug CT600S per far fronte a questa domanda mediante una timoneria smontabile che può essere rapidamente fissata allo scafo sul posto.

Il CT600S è lungo 6,06 metri per un'ampiezza di 2,59 metri, mentre il pescaggio è di un metro.

Le sue dimensioni durante il trasporto sono di 2,59 metri, che si estendono a 3,55 metri quando la timoneria è completamente assemblata.

“Se si riferiscono i costi di trasporto del CT600S rispetto a, diciamo, un piccolo rimorchiatore portuale richiesto per il progetto Moin della Costa Rica, per quest’ultimo le tariffe di carico sono di 6.174 euro per la sola andata, mentre per il CT600 si pagherebbe la tariffa per 1 contenitore da 20 piedi, cioè fino a 1.300 euro” aggiunge Scheiberlich.

L’incremento delle attività di dragaggio nei porti di tutto il mondo allo scopo di assicurare l’accesso alle navi con maggiore pescaggio spesso crea una domanda a breve termine di capacità flessibile che possa essere rapidamente impiegata in un sito.

“Quando ad esempio si deve dragare un porto di medie dimensioni tipo, poniamo, Takoradi nel Ghana, per il vostro equipaggiamento galleggiante ciò spesso comporta il trasporto oltremare ad opera di navi mercantili o sommergibili come la Jumbo eccetera anche per piccole unità ausiliarie; questo significa perizie, fissaggio del carico a bordo, assicurazione, specialità di carico e scarico e così via” afferma Scheiberlich.

“In confronto, in questo caso abbiamo invece un piccolo rimorchiatore che si può movimentare come un contenitore da 20 piedi, il quale può essere spedito in modalità “standard” in tutto il mondo ed autotrasportato sino alle località più remote da un camion 4x4 o 6x6 con una gru qualsiasi”.

(da: seanews.com.tr, 24 Aprile 2015)

STUDI E RICERCHE

STUDIO MOSTRA CHE LE NUOVE NAVI GIÀ RISPETTANO GLI STANDARD PROGETTUALI 2020: CHIESTE AMBIZIONI MAGGIORI ALL'IMO

Un nuovo studio della CE Delft ha rivelato come molte navi di recente costruzione già rispettino gli standard di efficienza progettuale della IMO (International Maritime Organisation) per il 2020, indicando che c'è uno spazio significativo per il loro inasprimento in occasione della prossima riunione dell'IMO a metà maggio.

Lo studio, commissionato dalle ONG Seas at Risk e Transport & Environment con sede a Bruxelles, ha calcolato gli EIV (Valori Indici Stimati) delle nuove navi costruite dal 2009 al 2014 e ha concluso che la maggior parte delle navi portacontainer e di quelle destinate al trasporto di merci generali costruite negli ultimi anni già rispettano gli standard EEDI (Indice Progettuale di Efficienza Energetica) dell'IMO fissati per il 2020 (1).

Anche se c'era stato un piccolo miglioramento dell'efficienza progettuale delle nuove navi dal 2009 al 2012, le cose sono mutate notevolmente nel 2013 e 2014.

La tabella sottostante mostra la percentuale di navi costruite nel 2013 e 2014 con punteggi EIV che hanno rispettato o superato l'EEDI per il 2020.

	Porta Contenitori	Trasporto merci generali	Rinfusiere	Petroliere	Gasiere	Trasporti combinati
2013	51%	66%	3%	5%	6%	11%
2014	61%	50%	8%	26%	13%	13%

Delle navi considerate nello studio che sono state realizzate nel 2014, qualcosa come il 34% delle portacontainers ed il 43% delle navi per merci generali rispettano anche gli obiettivi EEDI per il 2030.

Lo studio mostra anche che la percentuale reale delle navi che rispettano gli obiettivi EEDI sarà maggiore, dal momento che l'EIV in genere è una sottostima del punteggio EEDI (2).

Lo studio ha individuato una rilevante variazione nell'EIV di navi di tipo e dimensioni simili, indicando che grandi risparmi aggiuntivi di carburante e le

correlate riduzioni di emissioni CO₂ sarebbero possibili se tutte le navi fossero costruite con le migliori progettualità e tecnologie disponibili.

I miglioramenti EIV sono coincisi con gli incrementi della velocità progettuale media ed i decrementi della potenza motore principale in un certo numero di categorie navali, suggerendo che l'efficienza dello scafo o della propulsione è stata migliorata.

Le risultanze dello studio suggeriscono inoltre che se le velocità progettuali fossero mantenute costanti, sarebbero stati possibili ulteriori miglioramenti dell'efficienza progettuale.

IL MEPC (Comitato per la Protezione dell'Ambiente marino) dell'IMO terrà la sua 68^a sessione a Londra dall'11 al 15 maggio e procederà alla revisione dell'adeguatezza degli attuali obiettivi EEDI.

Il settore marittimo afferma di stare già facendo abbastanza per l'ambiente e che i regolatori dovrebbero guardare altrove.

Tuttavia, un recente studio della Seas At Risk and Transport & Environment ha già dimostrato che i recenti modelli progettuali sono in realtà mediamente meno efficienti di quelli degli anni '90.

Questo secondo studio mostra che si potrebbero realizzare rapidamente efficienze molto maggiori se gli obiettivi EEDI riflettessero migliori progettualità e tecnologie disponibili.

Bill Hemmings, direttore programmi marittimi alla Transport & Environment, afferma: "In accordo con il precedente studio sulle tendenze storiche delle efficienze progettuali, quest'ultimo lavoro non fa che confermare che gli obiettivi EEDI necessitano di una revisione sostanziale.

Gli standard attuali non riescono a riflettere le migliori pratiche o la velocità con cui possono esser garantiti i miglioramenti nell'efficienza".

John Maggs, consulente delle politiche alla Seas At Risk e presidente della Clean Shipping Coalition, dichiara: "Il settore marittimo rappresenta un contribuente significativo ed in crescita alle emissioni globali di gas serra.

Se l'Indice Progettuale di Efficienza Energetica dev'essere idoneo allo scopo, devono essere concordate nuove riduzioni di obiettivi che tengano conto di quali progettualità "prime della classe" si possano davvero conseguire".

(1) Dal 1° gennaio 2013, tutte le navi di nuova costruzione devono rispettare gli standard di efficienza progettuale adottati dall'IMO (i valori EEDI).

Gli standard di efficienza progettuale che le nuove navi devono rispettare sono una funzione del tipo e delle dimensioni della nave.

Gli standard si basano su una linea empirica di regressione dell'efficienza delle navi costruite dal 1999 al 2009 che è denominata linea di riferimento (LR).

Si riportano di seguito gli standard di efficienza progettuale EEDI che occorre conseguire:

Anno	2013	2015	2020	2030
Richiesta	LR	LR -10%	LR -20%	LR -30%

(2) Anche se il punteggio EIV utilizzato nel rapporto non è lo stesso del punteggio EEDI, la CE Delft ha confrontato i punteggi EEDI noti di navi costruite di recente con i loro punteggi EIV e ha appurato che esiste una correlazione assai significativa, la quale consente all'EIV di essere utilizzato al posto dell'EEDI nella valutazione dell'efficacia dell'EEDI.

Sia la Seas At Risk che la Transport & Environment fanno parte della Clean Shippin Coalition che dispone dello status di ente consultivo presso l'IMO e che parteciperà alla MEPC68.

(da: hellenicshippingnews.com, 6 Maggio 2015)

IN CALENDARIO

- 21-22 May ESPO Conference 2015 Athens, Greece
- 28-29 May 4th Black Sea Ports & Shipping 2015 Istanbul, Turkey
- 6-9 Jun 3rd International Marine Exhibition of Iran Tehran, Iran
- 7-9 Jun CMI Colloquium Istanbul, Turkey
- 9-11 Jun TOC Europe in Rotterdam Rotterdam, Netherlands
- 24-25 Jun 13th ASEAN Ports and Shipping 2015 Jakarta, Indonesia
- 24-27 Jun ECONSHIP 2015 Chios, Greece
- 7-11 Sep PIANC-SMART RIVERS 2015 Buenos Aires, Argentina
- 17-18 Sep 10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015 Mumbai, India
- 14-20 Sep Genoa Shipping Week, Genova, Italy
- 22-25 Sep NEVA 2015 St. Petersburg, Russia
- 26-28 Oct 6th Global Free Trade & Special Economic Zones Summit Dubai, UAE
- 29-30 Oct 13th Intermodal Africa 2015 Lusaka, Zambia
- 25-26 Nov 14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
- 8-9 Dec TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE

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.