



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXIII
Numero del 15 Giugno 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

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

PORTI

IL TRASPORTO MARITTIMO PUÒ UNIRSI AL CAMPO DI BATTAGLIA DELL'E-COMMERCE
CINESE DATO L'ALLENAMENTO DELLE REGOLE SULLE IMPORTAZIONI " 4

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE DÀ IMPULSO ALLA FLOTTA DELLE TRIPLA-E
ORDINANDO 11 PORTACONTAINER ANCORA PIÙ GRANDI " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

I COSTI DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO TEDESCO "SALIRANO DEL 20% ENTRO IL 2020" 10

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE EUROPEA DICHIARA INAMMISSIBILE IL SALARIO MINIMO
PER I TRANSITI INTERNAZIONALI " 12

TRASPORTO INTERMODALE

LA DB SCHENKER RAIL UK AVVIA IL COLLAUDO DEI CARRI ECOFRET " 14

INDUSTRIA

CONTROLLO A DISTANZA PER IL PSA SINES " 16

LOGISTICA

IL CENTRO DELLA LOGISTICA EUROPEA SI SPOSTA ED EST..... " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA SCANIA SI ACCINGE A COLLAUDARE CAMION AD ALIMENTAZIONE ELETTRICA
IN CONDIZIONI REALI DI ESERCIZIO..... " 20

STUDI E RICERCHE

LE NAVI MEDITERRANEE MOVIMENTANO IL 19% DEI TRAFFICI MARITTIMI GLOBALI .. Pag. 23

CONFERENZE E CONVEGNI

IL DIBATTITO PRESSO L'ESPO SULLE POLITICHE PORTUALI DIMOSTRA LA VOLONTÀ
DI CONSEGUIRE UNA REGOLAMENTAZIONE DEI PORTI " 25

IN CALENDARIO " 28

15 Giugno 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*.



▪ 14 – 20 SETTEMBRE 2015 ▪

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".



Per ulteriori informazioni: info@ciscoconsultant.it

PORTI

IL TRASPORTO MARITTIMO PUÒ UNIRSI AL CAMPO DI BATTAGLIA DELL'E-COMMERCE CINESE DATO L'ALLENAMENTO DELLE REGOLE SULLE IMPORTAZIONI

Secondo un recente rapporto del SISI (Shanghai International Shipping Institute) ci si aspetta che i volumi containerizzati presso i porti della Cina crescano del 6% all'anno fino al 2030.

Il "2030 China Shipping Development Outlook" effettua diverse previsioni riguardanti lo sviluppo, l'automazione e la sostenibilità dei porti cinesi, nonché la potenziale emersione di quattro porti "super" hub.

Secondo il SISI, "la produzione containerizzata presso i porti cinesi raggiungerà i 505 milioni di TEU nel 2030, con un tasso medio di crescita annua del 6% circa, che è assicurata dal rapido incremento del trasporto containerizzato sia lungo la costa che lungo i fiumi interni".

Tina Liu, direttore per la Cina della ditta di analisi marittime Drewry, concorda



con le previsioni sui volumi del SISI, sottolineando come ci si aspetti che il PIL della Cina cresca al 7,5% e che una impetuosa classe media stia attirando importazioni.

"I volumi containerizzati interni sono un'area di crescita così come le importazioni.

La sensazione del mercato è che il potere d'acquisto della popolazione cinese sia in aumento; pertanto, i traffici containerizzati d'importazione ed interni dovrebbero esserne influenzati positivamente" ha dichiarato.

Entro il 2030, prevede il SISI, oltre il 90% delle attrezzature portuali utilizzeranno il gas naturale liquido o l'energia elettrica, mentre l'energia eolica e solare diventeranno parte integrante dell'infrastruttura energetica portuale.

Inoltre, i principali hub containerizzati lungo la costa cinese saranno dotati di terminal semi-automatizzati.

Peraltro, saranno pochi i porti containerizzati completamente automatizzati: solo Shanghai, Guangzhou, Qingdao e Tianjin potranno disporre di uno o due ormeggi completamente automatizzati al massimo.

Il notevole investimento in risorse richiesto per la piena automazione significa, di questi tempi, che la maggior parte dei porti cinesi debbano avere dimestichezza con l'adattarsi all'aumento dei salari dei lavoratori.

Spiega la Liu: "Il costo del lavoro cinese è in aumento, ma è ancora relativamente basso.

Molti operatori terminalistici stanno cercando di precorrere i tempi, allo scopo di avvalersi del know-how tecnico prima che il costo del lavoro sia troppo alto".

Dati l'enorme produzione containerizzata della Cina e gli investimenti in corso nelle infrastrutture portuali, le attuali tendenze verso le mega-navi e le mega-alleanze stanno comportando un impatto sulla produttività terminalistica?

"La Cina è stata molto generosa quanto ad investimenti in infrastrutture – porti compresi – per decenni, il che significa che i principali porti cinesi non sono poi stati così tanto interessati da quelle tendenze come avvenuto in alcune delle economie sviluppate in termini di limitazioni fisiche.

Ma la pressione operativa e commerciale apportata dalle mega-navi sta certamente comportando conseguenze sui porti cinesi.

Con la possibilità che le linee di navigazione e le alleanze ristrutturino le proprie reti, potrebbe esserci un'opportunità di diventare un hub all'interno della regione.

E tutti i porti vorrebbero diventare quell'hub" afferma la Liu.

Infatti, il rapporto del SISI prevede altresì che un certo numero di "super" porti hub containerizzati, fra cui Shanghai, Qingdao and Hong Kong, si formeranno entro il 2030, mentre il 95% dei porti costieri integreranno le risorse con altri porti sotto forma di cluster mediante iniezione di capitali e cooperazione strategica.

Nel contempo, i fiorenti traffici transfrontalieri di commercio elettronico stanno comportando conseguenze sulle filiere distributive containerizzate della Cina, e sia i porti sia le linee di navigazione stanno usufruendo delle nuove possibilità di far fronte alle domande di efficienza della logistica al dettaglio online.

Ad esempio, la logistica di commercio elettronico tradizionalmente fa affidamento al trasporto merci aereo a causa dei requisiti di consegna espressa degli acquisti online.

Tuttavia, l'introduzione di normative meno stringenti sulle importazioni alla fine consentirà alle linee di navigazione di competere nel settore.

E per essere competitivi, i vettori containerizzati, i porti ed i loro partner logistici dovranno lavorare assieme molto strettamente per far fronte alle aspettative del consumatore.

Aggiunge la Liu: "L'e-commerce è la parola sulla bocca di tutti in Cina adesso, ma si tratta pur sempre della vecchia tendenza ancora in atto, che è quella di conseguire un servizio migliore a minor costo.

Ciò che si richiede sono una movimentazione più efficiente e trasparente lungo l'intera filiera distributiva ed una migliore collaborazione fra fornitori di servizi".

(da: theloadstar.co.uk, 11 Giugno 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE DÀ IMPULSO ALLA FLOTTA DELLE TRIPLA-E ORDINANDO 11 PORTACONTAINER ANCORA PIÙ GRANDI

Con la ventesima ed ultima consegna di grandissime portacontainer da 18.270 TEU della serie Tripla-E, che dovrebbe avvenire nel corso del mese di giugno, la Maersk Line il 2 giugno ha annunciato la prossima fase di espansione della propria flotta con una ordinazione relativa a quelle che diventeranno le navi più grandi della flotta medesima.

Nel corso di una cerimonia pubblica presso i cantieri navali sudcoreani DSME il 2 giugno l'amministratore delegato della Maersk Line Søren Skou ha effettuato una nuova ordinazione per 11 navi di prossima generazione da 19.630 TEU Tripla-E la cui consegna è prevista nel 2017 e 2018.

Le navi rappresentano un incremento della capacità di 1.360 TEU rispetto alle Tripla-E originali, ovvero del 7,4%, mentre in termini di dimensioni fisiche – con una lunghezza di 400 metri, un baglio di 58,6 metri ed un pescaggio di 16,5 metri – esse sono praticamente identiche alla prima generazione, il che dimostra davvero come la progettazione delle navi portacontainer sia cambiata facendo stare più slot nelle attuali dimensioni da quando la Tripla-E è stata in origine concepita.



Un portavoce ha detto che le nuove unità dovrebbero disporre di 1.000 prese reefer, rispetto alle 600 presenti sulle odierne Tripla-E.

Ha poi aggiunto che per quanto le specifiche definitive delle navi fossero ancora oggetto di discussioni, ci si aspetta che anche i motori saranno del tipo a doppia vite.

I dirigenti della Maersk avevano in precedenza indicato che sarebbero andati alla ricerca di motori più piccoli visto che la navigazione a bassa velocità è diventata la normalità.

“Anche se il contratto è per un doppio calcagnolo (la sporgenza dietro la sezione di chiglia di una nave, dove è situato il propulsore) potremmo ancora optare per un calcagnolo unico.

Ci aspettiamo che l’uscita sia a +60 KW, equivalenti a 550 automobili Volkswagen Golf” ha aggiunto il portavoce.

Le nuove navi sono anche notevolmente meno care rispetto ai 185 milioni di dollari per unità che la Maersk aveva sganciato per le originali Tripla-E nel 2011.

La compagnia di navigazione ha dichiarato che l’ordinazione presenta un valore di 1,8 miliardi di dollari, rappresentando un prezzo per nave di 163,6 milioni di dollari.

Ciò la mette sullo stesso piano dei vettori suoi rivali, che hanno pagato da 150 a 160 milioni per le grandissime portacontainer di recente consegna, come la *CSCL Globe* e la *MSC Oscar*.

C’è anche un’opzione per altre sei unità.

La Maersk ha dichiarato che le nuove navi effettueranno i suoi servizi nell’Asia-Europa, rimpiazzando le navi più piccole e meno efficienti.

Il responsabile operativo della Maersk Line Søren Toft ha dichiarato: “Sono molto contento di questa ordinazione.

Questa navi ci aiuteranno ad essere competitivi nei traffici Asia-Europa e saranno fondamentali nella nostra strategia di crescita con il mercato.

Si tratta della seconda ordinazione quest’anno e ci aspettiamo di ordinare altre navi, che potremo aggiungere alla nostra flotta dal 2017 in poi”.

All’inizio di quest’anno, la compagnia di navigazione ha effettuato un’ordinazione per sette navi feeder della classe ghiaccio da 3.600 TEU che dovrebbero fare ingresso nella flotta della propria consociata per i traffici infra-europei Seago Line e ha dichiarato che nel corso dei prossimi cinque anni ha in programma di investire ulteriori 15 miliardi di dollari in “nuove costruzioni, aggiornamenti, contenitori ed altro equipaggiamento”.

In occasione della giornata sul mercato dei capitali del gruppo a settembre, Skou aveva previsto che la linea di navigazione avrebbe avuto bisogno di altri 425.000 TEU di capacità entro il 2017, ad alcuni dei quali si sarebbe potuto provvedere per mezzo di noleggi a breve termine.

Nel periodo a medio termine che va dal 2017 al 2019, secondo Skou ci sarebbe bisogno di una trentina di nuove costruzioni.

Alla data del 2 giugno, il registro delle ordinazioni della Maersk si attestava ad un totale di quasi 370.000 TEU – che comprendono l'ultima Tripla-E, sette navi feeder per il Baltico, undici navi da 9.500 TEU che assegnerà al noleggio a lungo termine nel corso di quest'anno e del prossimo, e le citate undici navi da 19.630 TEU - che potrebbe salire a 485.000 TEU se le sei opzioni venissero esercitate.

La sua attuale capacità della flotta consiste in 3 milioni di TEU complessivi, 1,7 milioni di TEU dei quali si riferiscono a navi di proprietà, mentre i restanti 1,3 milioni di TEU riguardano 346 navi noleggate.

Le 11 nuove grandissime portacontainer batteranno bandiera danese.

(da: theloadstar.co.uk, 3 Giugno 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

I COSTI DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO TEDESCO "SALIRANO DEL 20% ENTRO IL 2020"

Le pressioni normative sul maggiore mercato europeo di trasporto merci ferroviario potrebbero indurre l'aumento dei costi operativi di qualcosa come il 20% nei prossimi cinque anni, secondo uno studio della VDV (Associazione delle Società di Trasporto Tedesche).

Il rapporto sostiene che provvedimenti quali le tasse sull'elettricità, la



normativa sulla riduzione del rumore e la tendenza verso l'interoperabilità fra reti nazionali graveranno gli operatori di trasporto merci ferroviario di notevoli costi aggiuntivi, mentre i camion e la navigazione interna sono esentati dalle tasse sul carburante.

La VDV sostiene che questo sta esacerbando lo squilibrio nel mercato.

"Tutti quanti parlano del dirottamento modale e della promozione di un trasporto merci eco-compatibile e sicuro, ma la realtà è diversa" afferma il responsabile esecutivo della VDV Oliver Wolff.

"Il governo federale e la Commissione Europea hanno approvato numerose misure che comporteranno un enorme incremento dei costi per le società di trasporto merci ferroviario e comporteranno gravi effetti per la loro competitività".

Lo studio ha accertato che il costo dell'esercizio di operazioni con un treno intermodale in Germania potrebbe incrementarsi di qualcosa come un quinto entro il 2020, rispetto ai prezzi del 2014.

I prezzi dell'energia, gli oneri di accesso ai binari ed il costo dell'equipaggiamento delle locomotive con l'ETCS vengono citati quali costi inflativi.

Tuttavia, ci si aspetta che le maggiori difficoltà derivino dalla normativa che richiede che tutti carri siano equipaggiati con freni "sussurranti".

La VDV afferma di riconoscere la necessità di ridurre il rumore prodotto dai treni merci, ma calcola che questa misura da sola costerà al settore quasi 1 miliardo di euro da qui al 2020 e farà salire il costo delle operazioni di ciascun treno merci del 7%.

"Malgrado il finanziamento federale, il settore del trasporto merci ferroviario dovrà finanziare gran parte dei costi correlati alla diminuzione del rumore stesso" afferma Wolff.

La VDV si sta ora appellando al governo tedesco ed alla Commissione Europea al fine di creare una struttura giuridica che "metterà le merci per ferrovia in condizione di prosperare".

(da: railjournal.com, 19 Maggio 2015)

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE EUROPEA DICHIARA INAMMISSIBILE IL SALARIO MINIMO PER I TRANSITI INTERNAZIONALI

La Commissione Europea ha avviato una procedura d'infrazione nei confronti della Germania riguardo all'applicazione della sua normativa sul salario minimo relativo alle operazioni internazionali di transito nel trasporto stradale.

“La Commissione, pur supportando l'introduzione di un salario minimo in Germania, considera che l'applicazione della normativa in questione a tutte le operazioni di trasporto riguardanti il territorio tedesco limita la libertà di assicurare servizi e la libera movimentazione delle merci in modo sproporzionato” si legge in una dichiarazione della Commissione.

A febbraio, il governo tedesco aveva sospeso l'applicazione della normativa introdotta il mese precedente che imponeva il salario minimo del paese ai trasportatori internazionali in transito attraverso la Germania.

La misura era intesa a combattere il “dumping” sui salari nel settore dell'autotrasporto tedesco, dove c'è un forte risentimento nei confronti della concorrenza sleale apportata dai paesi dove vigono salari bassi.

Peraltro il governo ha dovuto cedere alle pressioni effettuate da altri paesi europei, segnatamente la Polonia, e da associazioni di categoria come l'IRU.



Un portavoce della Commissione Europea ha dichiarato: “L'applicazione delle misure tedesche ai transiti (vale a dire i servizi di trasporto attraverso la Germania ma destinati ad un altro territorio) ed a certe operazioni di trasporto internazionale non può, secondo l'opinione della Commissione, essere giustificata.

Alle autorità tedesche saranno dati due mesi per ribattere alle argomentazioni portate avanti dalla Commissione”.

L’infrazione non si estende alle attività di “cabotaggio”, il che significa che la Germania può ancora richiedere che il suo salario minimo di 8,50 euro all’ora sia pagato agli autisti delle ditte straniere impegnate in operazioni nazionali all’interno del paese.

Ai sensi della regolamentazione dell’Unione Europea sul cabotaggio, le ditte estere hanno il diritto di effettuare un massimo di tre operazioni nazionali di trasporto in un periodo di sette giorni, immediatamente successive ad un’operazione internazionale.

La Commissione deve ancora prendere posizione sul cabotaggio in relazione al salario minimo nei singoli stati membri.

Anche la normativa francese potrebbe essere sottoposta al vaglio della Commissione Europea.

A febbraio, il parlamento francese ha approvato una legge, che entrerà in vigore alla fine di quest’anno, ai sensi della quale il salario minimo regolamentare sarà applicato alle operazioni di cabotaggio.

Tuttavia, non è chiaro se la norma in questione prevede di estendere tale regolamentazione al trasporto internazionale ed alle attività di transito sul territorio francese.

(da: lloydsloadinglist.com, 27 maggio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

LA DB SCHENKER RAIL UK AVVIA IL COLLAUDO DEI CARRI ECOFRET

La DB Schenker Rail UK ha avviato il collaudo di due nuovi carri Ecofret a piattaforma tripla nell'ambito del proprio impegno ad assicurare ai clienti del settore della crescita intermodale il migliore servizio possibile ed a minimizzare l'impatto delle proprie operazioni sull'ambiente.

I carri Ecofret, che sono stati sviluppati e prodotti dalla VTG Rail UK, sono arrivati recentemente al porto di Southampton.

La lunghezza di 40 piedi della piattaforma e l'efficiente struttura dei carri massimizzano il numero di contenitori che possono essere trasportati per ogni treno, rendendoli più efficienti e più eco-compatibili rispetto ad un carro convenzionale.

La locomotiva che traina i carri è stata anche equipaggiata con un'innovativa tecnologia di avvio e fermata automatica.

La tecnologia, prodotta dalla ZTR, funziona in modo simile a quello della tecnologia stop-start delle auto, spegnendo il motore quando il convoglio è fermo.

Nel corso dei collaudi è stato dimostrato che ciò riduce di approssimativamente un terzo il periodo di tempo in cui il motore è in funzione.



La DB Schenker è la prima società di trasporto merci ferroviario nel Regno Unito ad introdurre la tecnologia stop-start e si stima che questo ridurrà le emissioni di CO₂ di oltre 50 tonnellate ogni anno per ciascuna locomotiva in cui viene installata.

I test indicano inoltre che l'uso della tecnologia ridurrà il numero delle batterie esauste, migliorando l'affidabilità per i clienti.

Steve Pryce, responsabile del marketing e della gestione carri alla DB Schenker Rail UK, afferma: "È stato grande vedere i carri Ecofret a grande capacità presso il nostro terminal di Southampton.

Ciò fa parte del nostro impegno a fornire ai nostri clienti il migliore servizio intermodale nel mercato e fa seguito al lancio quest'anno del nostro prodotto a zero emissioni di carbonio Eco Neutral e del nostro portale online per i clienti".

Ian Shaw, direttore marketing e vendite della VTG afferma che la società è stata contentissima di svolgere nuove attività intermodali con la DB Schenker.

"La DB Schenker è un cliente affermato e di valore e noi siamo sicuri che questa innovativa aggiunta al parco-carri avrà successo nell'apportare fondamentali vantaggi in termini di efficienza alle loro attività.

A seguito della recente acquisizione del parco-carri della AAE da parte della VTG, l'introduzione dell'Ecofret alla DB Schenker accresce ulteriormente la nostra collaborazione in questo settore e fa ben sperare per il futuro".

(da: transportjournal.com, 5 Giugno 2015)

INDUSTRIA

CONTROLLO A DISTANZA PER IL PSA SINES

La Kalmar sta aggiornando la tecnologia di controllo a distanza su 11 RTG presso il PSA Sines Container Terminal in Portogallo.

La PSA Sines fa seguito alla Hong International Terminals nell'iniziativa finalizzata all'aggiornamento dei sistemi di controllo a distanza sulle RTG.

Dopo un progetto pilota con una postazione di controllo a distanza, la società ha effettuato un'ordinazione per sette ulteriori postazioni destinate a guidare le operazioni della propria flotta di 11 RTG Kalmar consegnate all'inizio di quest'anno.

“Le attuali 11 E-One² RTG Kalmar sono installate con avvolgicavo a fibre ottiche e con la tecnologia Kalmar anti-oscillazione esse sperimentano la necessaria stabilità di carico ed il controllo nel corso delle operazioni a distanza.



Le unità traggono vantaggio dalla soluzione di sterzata automatizzata Kalmar SmartRail che utilizza il GPS e la navigazione satellitare Glonass, così come la relazione sulle scorte e la gestione automatizzata in tempo reale Kalmar SmartStack.

I miglioramenti aggiuntivi sul controllo a distanza che stanno per essere introdotti miglioreranno ulteriormente le prestazioni operative” dichiara la Kalmar.

Tommi Petterson, vice presidente automazione della Kalmar, afferma: “Siamo felici di essere in grado di supportare la PSA Sines nella sua espansione e di lavorare assieme a loro al fine di porre in atto questa tecnologia di controllo a distanza sulle nuove RTG.

Una volta impiegata la semi-automazione, ci aspettiamo che essa assicuri miglioramenti consistenti in produttività ed efficienza”.

In altro contesto, la Kalmar ha annunciato una seconda ordinazione ripetuta per altre nove RTG tutto-elettriche da parte della PCT (Piraeus Container Terminal S.A.) in Grecia, una partecipata al 100% della COSCO Pacific Limited.

Le consegne sono previste per il 2016.

Le precedenti consegne della Kalmar al terminal sono consistite in 12 ERTG nel 2013 e nove ERTG nel 2015.

Li Jianchun, vice direttore generale della PCT, commenta: "Queste ultime RTG Kalmar E-One2 a zero emissioni lavoreranno nell'area di espansione del Molo III, aiutandoci a migliorare la capacità nel piazzale.

Le ERTG applicano nuove tecnologie che migliorano la produttività, l'affidabilità e la flessibilità, cose che noi consideriamo conseguimenti eccezionali.

Le gru saranno prodotte presso la Rainbow-Cargotec Industries come quelle consegnate in precedenza dalla Kalmar.

Siamo rimasti estremamente soddisfatti sia per la qualità delle gru che per la tempestività dalle consegne".

Le RTG disporranno di un'ampiezza di 9 file + 1 con una capacità di carico massimo sicuro di 41 tonnellate.

Il sistema tutto-elettrico supporta l'intervallo di manutenzione di 1.000 ore della Kalmar che è il migliore del settore.

(da: worldcargonews.com, 13 Giugno 2015)

LOGISTICA

IL CENTRO DELLA LOGISTICA EUROPEA SI SPOSTA ED EST

Il paesaggio logistico europeo sta mutando poiché i canali distributivi continuano a spostarsi da ovest ad est nella regione dell'Europa centro-orientale, indotti dai traffici in crescita e dalla domanda di mercato, dallo sviluppo delle infrastrutture, dalle maggiori efficienze della filiera distributiva e dall'incremento della produzione in corso da nord a sud.

Secondo un rapporto della Colliers International sul *"Futuro del mercato logistico europeo"*, i cambiamenti si sono verificati nel corso di un breve periodo.

"La convergenza dello spostamento delle direttrici di traffico globali, di nuove infrastrutture in Europa, della rapida emersione dell'e-commerce, della crescente domanda di mercato nell'Europa centro-orientale e dei miglioramenti nell'efficienza nelle filiere distributive hanno tutti quanti il proprio ruolo da svolgere in questa evoluzione" ha dichiarato al *Prague Post* Damian Harrington, direttore regionale ricerche della Collier.

"Ma le cose non finiscono qui: la comparsa, nonché la necessità, di capacità di trasporto merci multimodale e di trasporto efficiente dal punto di vista energetico e delle filiere distributive continuerà a trasformare il modello hub and spoke, con un impatto significativo sullo scenario logistico e sulle nostre città e cittadine in futuro".

La rassegna dei principali porti europei mostra che si sono verificati cambiamenti significativi nei traffici dal 2010 in termini di volumi di contenitori movimentati.

I porti al servizio della Polonia e della Germania settentrionale sono stati in cima al fenomeno, che sta contribuendo a guidare la domanda di logistica di tutta la Germania settentrionale in Polonia e nei mercati primari dell'Europa Centro Orientale.



Danzica (Tricity) ha visto crescere i propri volumi di traffico del 133% dal 2010, portandolo alla pari con Marsiglia in Francia.

Questa storia di crescita è seconda solo a quella dello scalo che ha ottenuto le migliori prestazioni, il porto del Pireo ad Atene, che ha assistito ad un incremento dei traffici del 276% che lo mette alla pari con Felixstowe, il principale porto del Regno Unito.

La crescita dei traffici in Grecia, Turchia ed anche a Costanza in Romania rafforza lo spostamento dei traffici attraverso il Mediterraneo fino all'Europa sud-orientale, che sta avvenendo in tandem con un significativo spostamento della crescita produttiva nella medesima regione.

I bassi costi del lavoro ed operativi, una forza lavoro assai competente ed una sempre maggiore connettività paneuropea e globale sono i fattori-guida di questa crescita.

Gli altri porti caratterizzati dalla crescita maggiore dal 2010 sono stati Marsiglia, Genova e Algeciras, dimostrando ulteriormente lo spostamento nei traffici mediterranei al servizio dell'Europa.

Nello stesso periodo, i tradizionali porti marittimi del Nord – Le Havre, Anversa, Zeebrugge e Rotterdam – hanno visto che i volumi di TEU sono rimasti stagnanti o sono diminuiti.

Nel Regno Unito, Londra è stato il porto cresciuto di più, mentre Felixstowe, Southampton e Liverpool hanno visto un calo delle attività.

(da: seanews.co.tr, 15 Giugno 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA SCANIA SI ACCINGE A COLLAUDARE CAMION AD ALIMENTAZIONE ELETTRICA IN CONDIZIONI REALI DI ESERCIZIO

A febbraio del 2016 la Scania avvierà il collaudo di camion elettrici sulla strada elettrica che diventerà una realtà dal momento che l'Amministrazione dei Trasporti Svedese ha ora approvato di supportare il progetto Gävle Electric Road.

Il progetto dovrà dimostrare e valutare la tecnologia conduttiva, che comporta la trasmissione elettrica mediante linee sopraelevate sui veicoli dotati di un dispositivo di captazione a pantografo.

L'investimento nel progetto Gävle Electric Road è in linea con l'obiettivo del governo di un parco veicoli energeticamente efficienti e senza combustibili fossili entro il 2030 e contribuirà a rafforzare la competitività della Svezia.

Il progetto consiste in circa 77 milioni di corone svedesi di finanziamenti pubblici combinati con quasi 48 milioni di corone svedesi di cofinanziamenti da parte della comunità imprenditoriale e della regione di Gävleborg.

I camion della Scania effettueranno operazioni di buoni servizi di trasporto su una tratta test di due km, che è in fase di costruzione fra il porto di Gävle e Storvik lungo l'autostrada europea 16.

I camion sono equipaggiati con un propulsore ibrido elettrico sviluppato dalla Scania.

L'alimentazione ai camion viene trasferita da linee sopraelevate mediante un dispositivo di captazione a pantografo montato sulla struttura dietro la cabina.

Questa tecnologia è stata sviluppata dalla Siemens che dal 2013 conduce prove con camion elettrificati unitamente alla Scania presso la propria infrastruttura di ricerca fuori Berlino.

La possibilità di effettuare operazioni con veicoli pesanti che utilizzano l'elettricità in questo modo sta a significare che viene mantenuta la flessibilità del camion di eseguire compiti di trasporto usando l'elettricità nonché come un regolare camion ibrido, mentre sino all'80-90% delle emissioni di carburanti fossili svaniscono.

I costi operativi saranno bassi dal momento che viene richiesta meno energia a causa dell'efficienza del motore elettrico, mentre l'elettricità è una fonte di energia più a buon mercato del diesel.

“I potenziali risparmi sul carburante mediante l'elettificazione sono notevoli e la tecnologia può diventare un fondamento per i servizi di autotrasporto senza emissioni fossili.

Le strade elettriche sono anche un modo per sviluppare un numero maggiore di servizi di trasporto eco-compatibili mediante l'uso dell'attuale rete stradale” afferma Nils-Gunnar Vågstedt, che è responsabile della ricerca in questo campo della Scania.



L'infrastruttura dimostrativa per la tecnologia conduttiva è inserita nell' Electric Roads Project, che è uno dei maggiori progetti di acquisizione innovativa attualmente in corso in Europa.

In cooperazione con l'Amministrazione Svedese dei Trasporti, l'Agenzia Svedese per l'Energia e la VINNOVA, imprenditori del settore ed accademici dimostreranno e valuteranno le strade elettriche quale possibile metodo per ridurre l'uso dell'energia fossile nel sistema trasportistico.

I partecipanti al progetto Gävle Electric Roads comprendono la regione Gävleborg, Siemens e Scania così come Boliden, SSAB, Sandvik, Stora Enso, Ernst Express, Midroc Elektro, Sandviken Energi, il Porto di Gävle, Gävle Energi e la Stockholm School of Economics.

Anche l'Amministrazione Svedese dei Trasporto, il Consiglio Nazionale Svedese per la Sicurezza Elettrica e l'Agenzia Svedese del Trasporto hanno collaborato strettamente con il progetto.

La Scania partecipa inoltre ad un'altra iniziativa di ricerca nell'ambito del progetto Electric Roads, dove la tecnologia dell'induzione sarà collaudata nei servizi cittadini di autobus.

Un autobus cittadino della Scania dotato di un congegno ibrido elettrico effettuerà operazioni giornaliere a Södertälje a partire da giugno 2016.

Ci sarà un stazione di ricarica presso una fermata degli autobus dove il mezzo potrà ricaricare abbastanza energia in appena sei-sette minuti per completare l'intero viaggio.

(da: transportjournal.com, 8 Giugno 2015)

STUDI E RICERCHE

LE NAVI MEDITERRANEE MOVIMENTANO IL 19% DEI TRAFFICI MARITTIMI GLOBALI

I traffici marittimi nel Mediterraneo sono aumentati del 123% negli ultimi 13 anni, come rivela il gruppo italiano di ricerche economiche SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno).

Il gruppo di ricerca, che appartiene alla banca italiana Intesa Sanpaolo e si concentra sullo studio dell'Italia meridionale, ha appurato che il Mediterraneo attualmente ospita il 19% dei traffici marittimi globali, con un guadagno di quattro punti percentuali rispetto al 2005.

I trasferimenti dei carichi fra il Golfo Persico ed il Medio Oriente e l'Asia sono aumentati rispettivamente del 160% e del 90% nel corso del periodo 2001-2014.



Il secondo rapporto annuale dello SRM, denominato Economia Marittima Italiana, ha esaminato i dati relativi ai traffici che concernono l'Italia ed il Mediterraneo.

Nel 2013, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato 44 milioni di TEU, in aumento rispetto ai 9,1 milioni di TEU nel 1995, vale a dire un incremento del 382%.

Un'analisi dello SRM rispetto alle aree portuali di Europa, Nord Africa ed Asia mostra che le aree portuali del Mediterraneo (la costa orientale, quella occidentale e quella meridionale) hanno movimentato il 33% dei traffici containerizzati globali nel 2014, con un guadagno dell'8% rispetto al 2008.

Ciò rispetto al 42% dei traffici containerizzati che passano attraverso i porti della fascia settentrionale – come Rotterdam, Amburgo ed Anversa – che nello stesso periodo hanno perso 5 punti percentuali.

Il trasporto marittimo di container è concentrato nel Mediterraneo meridionale, specialmente nel Tanger Me, che ha chiuso il 2014 avendo movimentato oltre 3 milioni di TEU, con un incremento del 20,7% rispetto al 2013.

Il Tanger Med ha assistito ad un incremento nell'anno prossimo al 40%.

Il porto adesso dispone di una quota di mercato del 10% circa per il segmento del Mediterraneo.

Altri porti in rapida crescita che hanno conseguito posizioni di rilievo nel Mediterraneo sono il Pireo, che è cresciuto del 400% nel corso del periodo 1995-2013, arrivando ad un totale di 3,1 milioni di TEU nel 2014, Algeciras, che si è incrementato del 300% sino a 4,3 milioni di TEU e Port Said, che è salito del 1.500% sino a 4 milioni di TEU.

“Negli ultimi dieci anni il Mediterraneo ha notevolmente incrementato i propri traffici ed aumenterà ancora una volta con l'apertura del secondo Canale di Suez.

Non solo Napoli, ma tutti i porti italiani presteranno la massima attenzione, poiché questa è un'opportunità unica di crescita” afferma Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli.

Il rapporto ha identificato tre fattori strategici per la ripresa dei porti italiani: un'integrazione infrastrutturale ed intermodale, l'attrazione di investimenti esteri con le “zone franche” e la concentrazione dell'agenda politica nazionale sull'investimento in logistica nell'Italia meridionale.

Un importante fattore per l'incremento della competitività portuale consiste, in effetti, nella capacità di integrare il trasporto intermodale: secondo lo studio, far attraccare una mega nave di capacità pari a 20.000 TEU può avere un importante impatto quale moltiplicatore di altre modalità di trasporto, avendo quale conseguenza il carico di 14 treni, quello di oltre 1.000 veicoli e di 12 altre navi.

(da: hellenicshippingnews.com, 8 Giugno 2015)

CONFERENZE E CONVEGNI

IL DIBATTITO PRESSO L'ESPO SULLE POLITICHE PORTUALI DIMOSTRA LA VOLONTÀ DI CONSEGUIRE UNA REGOLAMENTAZIONE DEI PORTI

Il 22 maggio scorso il settore portuale ha discusso lo stato di avanzamento della regolamentazione dei porti presso il Parlamento e la Commissione europea.

Un anno dopo le elezioni nell'Unione Europea, i lavori sembrano progredire nell'ambito della nuova Commissione Trasporti.

Nel dibattito avvenuto il 22 maggio in occasione della conferenza dell'ESPO (Organizzazione dei Porti Marittimi Europei), tutti i relatori – della Commissione, del Parlamento e dei porti – hanno generalmente espresso il desiderio di trovare un accordo sul testo della regolamentazione portuale.

Uno dei relatori del rapporto, il parlamentare europeo Fleckenstein del partito Socialdemocratico tedesco, ha tratteggiato i principali elementi della sua proposta di relazione, pubblicata lo stesso giorno.

Fleckenstein ha confermato la propria posizione a favore di una maggiore autonomia dei porti e ha sostenuto l'importanza della trasparenza nel finanziamento pubblico degli scali marittimi.



Il parlamentare europeo vorrebbe anche far sì che esista un meccanismo di reclamo per gli utenti portuali in caso di necessità.

Inoltre, ha posto in evidenza i nuovi elementi presenti nella sua relazione, in particolare la cancellazione delle disposizioni sull'accesso al mercato e ha invece perorato la causa di modelli organizzativi flessibili.

Fleckenstein ha poi sottolineato ulteriormente lo stretto collegamento esistente fra la regolamentazione portuale e la presenza di regole chiare sugli aiuti di stato per i porti.

Pertanto, non è stata fissata una data precisa per la votazione in ordine alla proposta, poiché essa dipenderà dai progressi nella discussione sugli aiuti di stato.

Inoltre, il relatore ha chiesto di includere i porti nella regolamentazione generale delle esenzioni per categoria e ha dichiarato che l'introduzione di una mera soglia per gli investimenti non sarebbe abbastanza.

Fotis Karamitsos, direttore generale aggiunto della DG MOVE, ha sottolineato l'importanza di poter disporre di una regolamentazione e ha affermato a questo riguardo: "Non lasciate che i tribunali facciano politica al vostro posto!".

Karamitsos ha ulteriormente espresso il proprio supporto all'approccio da parte del Consiglio ma ha perorato il ripristino dell'autonomia sugli oneri portuali come proposto dalla Commissione.

Ha inoltre dichiarato che la trasparenza costituisce una condizione preliminare per una maggiore chiarezza sugli aiuti di stato.

Elissavet Vozemberg (Partito Popolare Europeo, Grecia), relatrice ombra per la regolamentazione portuale, ha perorato la realizzazione di una struttura europea per l'accesso al mercato in ordine ai servizi portuali ed alla trasparenza finanziaria nei porti.

Riguardo a quest'ultimo aspetto, la parlamentare ha chiesto un'esenzione per i piccoli porti.

Ha inoltre chiesto una maggiore autonomia per i porti.

Miltiadis Kyrkos (Socialdemocratici, Grecia), membro della Commissione Trasporti, ha sostenuto la necessità di una struttura "contemporanea" per i porti e ha aggiunto che la trasparenza nell'uso dei finanziamenti pubblici è di primaria importanza per una concorrenza leale.

"Il dibattito di questa mattina ha dimostrato la volontà di conseguire una regolamentazione per i porti.

È chiaro che tutte le posizioni non sono state ancora valutate e sarà necessario ulteriore lavoro per raggiungere un compromesso realistico.

L'ESPO continuerà il proprio dialogo costruttivo con il relatore ed i relatori ombra.

Per di più, siamo felici di constatare che il principio dell'autonomia è diffusamente supportato dalla Commissione e dal parlamento" afferma Isabelle Ryckbost, segretaria generale dell'ESPO.

Ripercorrendo la conferenza nel suo complesso, il presidente dell'ESPO Santiago Garcia-Milà ha dichiarato: "Con quasi 300 partecipanti, ritengo che possiamo considerare questa conferenza come un evento di successo.

La conferenza ha dimostrato che l'energia dovrebbe essere in primo piano sull'agenda dei porti.

A questo proposito, speriamo che la Commissione possa rispondere positivamente alla nostra richiesta di agevolare gli investimenti correlati all'energia nei porti e che i porti possano servire da importanti interlocutori quando si discute la politica energetica".

Il dibattito sulle politiche europee ha segnato la fine delle due giornate della conferenza dell'ESPO svoltasi ad Atene e che è stata ospitata dal porto del Pireo.

Tutte le presentazioni sono disponibili sul sito web dell'ESPO.

La prossima edizione della conferenza annuale dell'ESPO avrà luogo a Dublino nel mese di maggio del 2016.

(da: espo.be, 22 Maggio 2015)

IN CALENDARIO

- 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.