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

Notiziario C.I.S.Co. 15 luglio 2015

ANNO XXXIII
Numero del 15 luglio 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

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

RENATO CORONEO SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO... " 4

PORTI

LA DECISIONE DELLA CORTE EUROPEA COMPLICA I PIANI DI DRAGAGGIO
DI BREMERHAVEN ED AMBURGO ..... " 5

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE SI PREPARANO
ALL'APERTURA DEL NUOVO CANALE DI PANAMA AMPLIATO ..... " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

IL COREPER DÀ IL VIA LIBERA AI NUOVI SISTEMI DI APPROVAZIONE
RELATIVI ALL'INTEROPERABILITÀ ED ALLA SICUREZZA FERROVIARIA ..... " 10

TRASPORTO STRADALE

LA GERMANIA SI RIBELLA AL BLOCCO DA PARTE DI BRUXELLES
DEL PIANO SUI PEDAGGI AUTOSTRADALI ..... " 14

TRASPORTO INTERMODALE

IL PORTO DI ANVERSA PARTECIPA AD UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO MARITTIMO
CON IL DUISPORT ..... " 17

INDUSTRIA

RALLENTA DI NUOVO L'ATTIVITÀ DEI CANTIERI NAVALI ..... " 19

LOGISTICA

FEDEX ALLA RICERCA DELL'APPROVAZIONE EUROPEA
PER L'ACQUISIZIONE DELLA TNT EXPRESS ..... " 22

LEGISLAZIONE

L'EUROPA APPROVA UN PIANO PER LE INFRASTRUTTURE DA 13,1 MILIARDI DI EURO ..... Pag. 25

PROGRESSO E TECNOLOGIA

CARBURANTI ALTERNATIVI PER IL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 27

REEFER

IL DOLLARO FORTE ED IL CATTIVO TEMPO MANDANO A MALE
I PRODOTTI DEPERIBILI STATUNITENSI ..... " 32

IN CALENDARIO ..... " 34

15 luglio 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*.

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

RENATO CORONEO SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO

Il 10 luglio scorso il Comitato Portuale del Porto di Palermo ha deliberato, su proposta del presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, la nomina del dottor Renato Coroneo a segretario generale dell'Ente.

Persona di comprovata esperienza, Coroneo, ex ufficiale della Capitaneria di Porto ed ora membro del Consiglio Direttivo del C.I.S.Co., è dal 1987 in Autorità Portuale, dove ha ricoperto importanti incarichi, fino a dirigere l'area operativa, cuore pulsante dell'attività portuale, e a rivestire per dieci mesi il ruolo di segretario generale facente funzione.

"Quella interna – commenta il presidente dell'Autorità portuale, Cannatella - mi è sembrata la soluzione più opportuna: Coroneo è il dirigente più anziano, navigato, conosce perfettamente la realtà portuale e con lui ho condiviso proficuamente questi due anni prima da commissario straordinario e poi da presidente dell'Ente".

Soddisfatto Coroneo: "Ricevo un incarico prestigioso che costituisce il coronamento della mia carriera professionale.

Ringrazio il presidente Cannatella e il Comitato portuale per la fiducia che hanno riposto in me: saprò ripagarla sul campo, impegnandomi come sempre al massimo per la crescita dei porti di Palermo e di Termini Imerese".

PORTI

LA DECISIONE DELLA CORTE EUROPEA COMPLICA I PIANI DI DRAGAGGIO DI BREMERHAVEN ED AMBURGO

Il porto tedesco di Bremerhaven ha perduto una causa presso la Corte di Giustizia Europea e tale esito avrà implicazioni per tutti i porti dell'Unione Europea.

Il porto aveva programmato di approfondire parti del fiume Weser per far sì che le portacontainer più grandi potessero effettuare scali a Bremerhaven, Brema e Brake.

Questo piano finalizzato ad incrementare la profondità del canale navigabile del Weser esterno dal mare a Bremerhaven di 1,16 metri e di approfondire il basso Weser di 1 metro era stato presentato al Tribunale Amministrativo Federale tedesco.

Tuttavia, una organizzazione non governativa ambientalista tedesca denominata BUND aveva sostenuto che il piano presentava un certo numero di inconvenienti di natura ambientale fra cui l'aumento del livello di acqua salata in determinate parti del basso Weser.

Questo fenomeno, a detta della BUND, costituisce una violazione della direttiva quadro in materia di acque dell'Unione Europea ed il tribunale tedesco aveva rimesso la questione alla Corte di Giustizia Europea.

Il tribunale europeo doveva decidere in ordine al significato della direttiva ed aveva concluso che il fine ultimo della norma è quello di conseguire un "buono stato" di tutte le acque di superficie dell'Unione Europea entro il 2015.

Nello specifico, afferma la Corte nella sentenza del 1° luglio, gli stati membri devono impedire il deterioramento dei corsi d'acqua e, nel caso essi non siano al momento attuale in buono stato, devono ripristinarli e migliorarli affinché lo siano entro la fine del 2015.

La Corte ha deciso che ciò si applica ai singoli progetti come quello del dragaggio del fiume Weser.

Pertanto agli stati membri come la Germania viene richiesto di rifiutare l'autorizzazione a qualsiasi progetto che possa comportare un deterioramento dello stato di un corso d'acqua di superficie ovvero laddove esso comprometta il raggiungimento del buono stato delle acqua di superficie o di un buon potenziale economico e del buono stato chimico delle acque stesse.

È probabile che questa decisione intralci seriamente i piani del porto di Amburgo mirati ad approfondire il fiume Elba, che erano stati sospesi in attesa della decisione, e che avrà implicazioni in relazione ad ogni futuro progetto di approfondimento presso i porti dell'Unione Europea.

Nello scorso mese di aprile, l'amministratore delegato del Porto di Amburgo Axel Mattern aveva dichiarato riguardo alla vicenda giudiziaria: "Chiunque venga interpellato al riguardo ad Amburgo ed a Berlino è convinto che avremo risultati positivi dopo tutti questi anni".

Un portavoce della Corte di Giustizia Europea ha dichiarato che non è stato presentato ricorso in appello e che il tribunale tedesco adesso utilizzerà la decisione della Corte per definire a sua volta il caso specifico.

Un portavoce della BUND afferma che il dibattito continuerà fino a quando il tribunale tedesco non si sarà espresso in merito.

I portavoce dei porti di Amburgo e Bremerhaven non si sono resi disponibili a commentare la vicenda.

(da: container-mag.com, 3 luglio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE SI PREPARANO ALL'APERTURA DEL NUOVO CANALE DI PANAMA AMPLIATO

Secondo la recente pubblicazione *Container Insight* della Drewry Maritime Research, le linee di navigazione containerizzate si stanno affrettando a dare il via a nuovi servizi dall'Asia alla Costa Orientale degli Stati Uniti prima dell'apertura del Canale di Panama ampliato.

Il progetto da 5,2 miliardi di dollari finalizzato ad allargare il Canale di Panama è stato quasi completato.

Secondo la ACP (Autorità del Canale di Panama), alla fine di maggio il progetto era stato completato all'89,8%, mentre a giugno è stata raggiunta un'altra importante tappa fondamentale: il riempimento delle chiuse sul lato dell'Atlantico.

Adesso è in corso il riempimento delle chiuse sul lato del Pacifico ad un ritmo di 140.000 litri d'acqua al minuto; esso dovrebbe richiedere 90 giorni di tempo.

A partire da aprile del 2016 le portacontainer sino a 13.000 TEU saranno in grado di navigare nel Canale di Panama, più che raddoppiando l'attuale dimensione massima di 5.000 TEU.

Gli esperti affermano che l'estensione di queste fondamentale tratta di navigazione alle navi più grandi assicurerà ai vettori un'opzione in più per far fronte all'attuale squilibrio fra domanda ed offerta mediante la proposta di più opzioni di traffico.

Per prepararsi a questo evento, i vettori stanno dando il via a nuovi servizi di transito nel canale allo scopo di realizzare il proprio portafoglio clienti.

Dall'inizio dell'anno sono stati creati sei nuovi servizi dedicati ai traffici dall'Asia alla Costa Orientale degli Stati Uniti, tutti quanti tranne uno instradati via Panama.

Parte del fascino dell'opzione esclusivamente marittima consiste nel considerevole sovrapprezzo alla tariffa di nolo che i vettori possono applicare, che era cresciuto ancor di più nel corso dei rallentamenti verificatisi nella Costa Occidentale statunitense.

Tuttavia, le differenze fra i prezzi stanno diminuendo adesso che le operazioni sulla Costa Occidentale si avviano alla normalità e a causa di tutta la capacità aggiuntiva della Costa Orientale.

Secondo la *Container Freight Rate Insight* della Drewry a febbraio la tariffa media a pronti per FEU da Shanghai a New York era di circa 2.800 dollari più costosa di quella per la movimentazione dello stesso box da Shanghai a Los Angeles.

A maggio, quel divario si era contratto sino a 1.700 dollari.

La Costa Occidentale statunitense resta di gran lunga la porta d'accesso più ampiamente utilizzata per le importazioni containerizzate asiatiche ma la sua quota si sta rapidamente affievolendo.

All'inizio del secolo la suddivisione era più vicina alla proporzione 84% Costa Occidentale – 16% Costa Orientale ma quest'ultima ha quasi raddoppiato la sua quota negli ultimi 15 anni.

Anche il trasferimento dei carichi sembra che si stia intensificando.

Da gennaio 2013 la quota della Costa Occidentale degli Stati Uniti è calata dal 73% al 69%, mentre la Costa Orientale statunitense ha guadagnato quattro punti percentuali sino a raggiungere il 29%.

Molta della recente impennata della Costa Orientale statunitense deriva dalla maggiore utilizzazione della tratta Asia-U.S.A. attraverso i servizi del Canale di Suez che sono in grado di accogliere navi più grandi.

Ma i ricercatori affermano che la tendenza sta cambiando a favore di Panama.

Attualmente esistono 25 servizi settimanali Asia-Costa Orientale U.S.A. di cui 16 via Panama e 9 via Suez.

La Drewry sostiene che, se si misura la capacità effettiva che tiene conto delle minori dimensioni delle navi impiegate sulla rotta di Panama, i servizi via Panama adesso rappresentano poco più della metà di tutti gli slot disponibili sulla direttrice Asia-Costa Orientale U.S.A.

La Drewry conclude che i vettori containerizzati continueranno a sviluppare i propri servizi prima dell'apertura dell'espansione nel 2016, ma, a meno che non siano gestiti attentamente, essi rischiano di perdere più del sovrapprezzo sulle tariffe di nolo della Costa Orientale.

(da: cargobusinessnews.com, 7 luglio 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL COREPER DÀ IL VIA LIBERA AI NUOVI SISTEMI DI APPROVAZIONE RELATIVI ALL'INTEROPERABILITÀ ED ALLA SICUREZZA FERROVIARIA

Il 30 giugno il COREPER (Comitato dei rappresentanti permanenti del Consiglio dell'Unione Europea) ha raggiunto un compromesso con il Parlamento Europeo in ordine a più celeri e meno onerose procedure di autorizzazione per i veicoli e certificazione per la sicurezza relative alle ferrovie europee.

La ERA (Agenzia Ferroviaria Europea) svolgerà un ruolo decisivo nella vicenda.

Complessivamente, le direttive aggiornate sull'interoperabilità e la sicurezza e le regole dell'ERA costituiscono il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario.

"La conclusione di un accordo sul pilastro tecnico è stata la prima priorità nel settore dei trasporti della presidenza lettone ed assieme a tutte le parti coinvolte l'abbiamo conseguita" afferma Anrijs Matiss, ministra dei trasporti della Lettonia.

"La riforma risponde alle richieste del settore ferroviario europeo, che svolge un ruolo di rilievo nell'economia dell'Unione Europea e contribuisce a rendere i trasporti più eco-compatibili.

L'accordo ridurrà i costi e la burocrazia e così aiuterà un settore che al momento attuale si trova ad affrontare una concorrenza internazionale sempre maggiore.

Un sistema efficace dovrebbe anche contribuire alla creazione di posti di lavoro ed alla crescita in Europa".

Un ruolo maggiore per l'Agenzia Ferroviaria Europea

La riforma darà all'Agenzia Ferroviaria Europea un ruolo maggiore riguardo alla certificazione relativa alla sicurezza personale degli operatori ferroviari ed all'autorizzazione per i veicoli ferroviari.

Fino adesso, quando un produttore di materiale rotabile voleva piazzare un nuovo veicolo sul mercato in diversi paesi dell'Unione Europea doveva presentare domande separate alle autorità di ciascuno di questi paesi.

La situazione era la medesima per gli operatori ferroviari che volessero fornire servizi in vari stati membri, dal momento che gli occorreva un certificato che provasse che il loro sistema di gestione della sicurezza fosse in ordine e che essi fossero in grado di effettuare operazioni in sicurezza.

Le nuove regole elimineranno la necessità di domande multiple.

L'ERA rilascerà tutte le autorizzazioni per i veicoli destinati ad effettuare operazioni transfrontaliere e tutti i certificati inerenti la sicurezza alle imprese ferroviarie che effettuano servizi transfrontalieri.

Le autorità nazionali per la sicurezza avranno ancora un ruolo importante nell'espletare le necessarie valutazioni.

Per i veicoli e gli operatori coinvolti nel solo trasporto nazionale, il richiedente sarà messo in condizione di scegliere se la sua domanda dovrà essere istruita e l'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia o dall'autorità nazionale.

L'ERA avrà anche un ruolo maggiore nello sviluppo dell'ERTMS (European Railway Traffic Management System), il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

Essa valuterà le soluzioni tecniche ideate prima che venga pubblicato qualsiasi bando di gara relativo alle attrezzature inerenti ai binari dell'ERMTS, allo scopo di far sì che i progetti sviluppati siano interoperabili.

L'ERA prenderà in carico i propri compiti relativi alla certificazione ed alle autorizzazioni entro tre anni dall'entrata in vigore della normativa.

Gli stati membri avranno un anno in più per continuare con il sistema attuale se lo riterranno necessario.

In quel caso, essi dovranno informare l'Agenzia e la Commissione della propria decisione fornendo una giustificazione al riguardo.

Procedure semplici e coerenti

Al fine di far sì che le procedure siano semplici e trasparenti, l'ERA istituirà un sistema di informazioni e comunicazioni che fungerà da unico punto di accesso per tutte le domande presentate.

Nei casi in cui la zona di operazioni sia limitata ad uno stato membro, il richiedente utilizzerà il sistema per selezionare l'autorità che esso desidera che istruisca il procedimento.

Questo "sportello unico" consentirà sia all'Agenzia che alle autorità nazionali per la sicurezza di seguire le diverse fasi in cui si trova la domanda nel corso del procedimento.

L'ERA e le autorità nazionali per la sicurezza concluderanno inoltre accordi di cooperazione.

Lo sportello unico e gli accordi di cooperazione garantiranno una chiara distribuzione dei compiti fra l'ERA e le autorità nazionali.

Essi assicureranno altresì la coerenza nel caso di diverse domande relative ad autorizzazione o certificazioni simili.

Il sistema dello sportello unico dovrà essere operativo entro tre anni dall'entrata in vigore del regolamento.

Verso uno Spazio Ferroviario Unico Europeo

Questo sistema di autorizzazioni e certificazioni più accentrato porta l'Europa più vicina ad uno Spazio Ferroviario Unico Europeo.

Ci si aspetta che esso incrementi le economie di scala per le imprese e le industrie produttive ferroviarie in tutta Europa.

Esso ridurrà i costi amministrativi ed accelererà le procedure, pur conservando l'attuale elevato livello di sicurezza.

Allo stesso tempo, esso contribuirà ad evitare qualsiasi discriminazione indiretta, in particolare nei confronti di nuove imprese che desiderano fare ingresso nel mercato ferroviario.

Il nuovo regolamento comporterà altresì una significativa riduzione delle regole nazionali nelle aree in cui sia stato introdotto un certo livello di normativa europea armonizzata.

Il pilastro tecnico istituisce inoltre una struttura di coordinamento per gli organismi investigativi nazionali, pur preservando allo stesso tempo il loro alto livello di indipendenza.

Sono stati introdotti nuovi elementi di "giusta cultura": ad esempio, alla Commissione è stato dato il compito di analizzare questo approccio in relazione alle future proposte.

Altri provvedimenti del pacchetto ferroviario ancora in discussione

Il quarto pacchetto ferroviario comprende anche un pilastro del mercato, con proposte per liberalizzare i servizi ferroviari passeggeri nazionali e rafforzare la governance dei gestori delle infrastrutture.

L'imminente presidenza del Lussemburgo punta a conseguire un approccio generale alle sue proposte residue ad ottobre.

Un approccio generale alla proposta della normalizzazione del bilancio era già stato adottato a dicembre del 2014.

(da: consilium.europa.eu, 30 giugno 2015)

TRASPORTO STRADALE

LA GERMANIA SI RIBELLA AL BLOCCO DA PARTE DI BRUXELLES DEL PIANO SUI PEDAGGI AUTOSTRADALI

Il governo tedesco ha subito una sconfitta il 18 giugno scorso quando la Commissione Europea ha lanciato una sfida alla sua programmata istituzione di pedaggi autostradali.

Il ministro federale dei trasporti Alexander Dobrindt ha difeso la proposta affermando che si tratta di una questione di sovranità nazionale.

I pedaggi proposti da Dobrindt, che il parlamento tedesco aveva approvato a marzo, si applicherebbero agli autisti stranieri sino all'importo di 130 euro all'anno per l'uso delle Autobahn (autostrade) tedesche che finora era stato esente da pagamento.

Gli autisti potrebbero inoltre comprare pass a breve termine del costo sino a 30 euro per 10 giorni nell'ambito di un periodo bimestrale.

Anche gli autisti tedeschi dovrebbero pagare il pedaggio che in origine sarebbe dovuto entrare in vigore nel 2016 ma che adesso sarà rinviato.

Tuttavia, i tedeschi dovrebbero ricevere una corrispondente riduzione delle tasse automobilistiche.

I critici sostengono che ciò contravviene alle regole dell'Unione Europea sull'eguale trattamento.

"Un sistema di pedaggi può essere conforme alla normativa europea solamente se rispetta il fondamentale principio del trattato in ordine alla non discriminazione" ha detto la commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc in una dichiarazione.

"Abbiamo seri dubbi che questo sia il caso nel testo definitivo della pertinente normativa tedesca.

Adesso ci stiamo attivando tempestivamente al fine di chiarire questi dubbi mediante una procedura d'infrazione nell'interesse dei cittadini dell'Unione Europea" sostiene la Bulc.

Il governo tedesco ha due mesi di tempo per rispondere a Bruxelles.

Se le due parti non saranno in grado di raggiungere un accordo, la questione alla fine potrebbe essere portata dinanzi alla Corte di Giustizia Europea.

"Non spetta a Bruxelles decidere"

La Commissione ha già avvertito che la legge tedesca viola le regole dell'Unione Europea, affermando che essa è discriminatoria nei confronti degli altri autisti europei.

Ma Dobrindt ha insistito sul fatto che il pedaggio non viola le leggi europee.

"Nessuno ne viene discriminato, tutti i guidatori pagheranno l'imposta sull'infrastruttura" ha dichiarato il ministro alla *Bild*.

"Non spetta a Bruxelles decidere che cosa dobbiamo fare con la tassa sui veicoli a motore, si tratta di una materia che ricade nella sovranità nazionale".

Dobrindt afferma che la Germania attenderà la decisione definitiva del tribunale e aggiunge che la decisione di Bruxelles significa che il pedaggio probabilmente non potrà essere introdotto nel 2016 come programmato originariamente.

Il ministro dei trasporti tedesco sostiene che il nuovo pedaggio autostradale produrrebbe qualcosa come 500 milioni di euro per lo stato ogni anno che sarebbero investiti in infrastrutture di trasporto.

Un portavoce della Commissione Europea ha dichiarato che la stessa ha preso nota degli annunci di Dobrindt e li ha accolti favorevolmente per il momento.

Dobrindt ed il suo partito CSU (Unione Cristiano-Sociale Bavarese) da tempo vorrebbero che i guidatori stranieri pagassero il pedaggio sulle autostrade perché affermano che non è giusto che gli stranieri viaggino liberamente in Germania mentre i tedeschi debbono pagare pedaggi nei paesi vicini quali l'Austria, la Svizzera e la Francia.

Anche se il pedaggio rappresenta il progetto favorito del CSU, il più grande partito-gemello CDU (Cristiano Democratico) della cancelliera Merkel e l'alleato di governo SPD (Socialdemocratico) sono stati a lungo scettici.

Alla fine, la Merkel e lo SPD hanno aderito all'adozione del provvedimento una volta assicurato che esso sia conforme alle regole dell'Unione Europea che vietano la discriminazione nei confronti degli stranieri.

(da: euractiv.com, 18 giugno 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

IL PORTO DI ANVERSA PARTECIPA AD UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO MARITTIMO CON IL DUISPORT

Il Porto di Anversa ed il Duisport stanno intensificando la propria cooperazione dal momento che lo scalo belga parteciperà all'attuale servizio di navetta ferroviaria che collega i due porti.

Il collegamento ferroviario diretto da Duisburg ad Anversa è stato istituito dal gruppo Duisport nel 2006 nel contesto di difficili condizioni concorrenziali in relazione al trasporto stradale ed idroviario.

La decisione da parte del Porto di Anversa di partecipare al collegamento ferroviario sottolinea l'impegno di entrambi i porti finalizzato a sviluppare questo importante corridoio logistico europeo.

Dall'inizio di quest'anno, la DPA (Duisport Agency GmbH), società controllata della Duisburger Hafen AG, offre una partenza giornaliera diretta per ferrovia alla volta di Duisburg da una banchina ad acque profonde (la Q1700) nel porto di Anversa.

La navetta ferroviaria Anversa-Duisburg era stata in origine offerta dalla DPA in collaborazione con un operatore ferroviario fino alla fine dell'anno scorso, quando quest'ultimo aveva deciso di interrompere il servizio.

Allo scopo di sottolineare l'importanza strategica di una connessione frequente ed affidabile con Duisburg, l'Autorità Portuale di Anversa ha deciso di partecipare al collegamento per un periodo di cinque anni, assicurando così allo scalo marittimo un accesso ad una significativa regione dell'hinterland.

"La partecipazione del Porto di Anversa al collegamento ferroviario rende il sistema via rotaia ancora più affidabile e rafforza il ruolo del Duisport quale preminente hub logistico dell'Europa Centrale" rimarca Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

Anversa e Duisburg quali partner di vecchia data

Le autorità portuali di Anversa e Duisburg collaborano strettamente da molti anni nella prospettiva di sviluppare il trasporto intermodale fra le rispettive regioni.

Duisburg ed Anversa avevano già sottoscritto un protocollo d'intesa nel 1999, poi rinnovato ed ampliato nel 2013.

Duisburg rappresenta il principale hub in cui le merci vengono consolidate e distribuite in tutto l'hinterland europeo.

Un collegamento ferroviario affidabile e stabile con il Porto di Anversa è essenziale per un ulteriore sviluppo di tale funzione da hub.

Lo scorso anno il Porto di Anversa ha movimentato quasi 200 milioni di tonnellate di merci, per lo più destinate dalla regione della Renania del Nord-Vestfalia.

La navetta ferroviaria ad accesso libero offre un collegamento giornaliero diretto dal molo Deurganck di Anversa al Logport I di Duisburg, assicurando così un collegamento trimodale fra le due regioni.

"Lo spostamento della MSC al molo Deurganck, che comporterà un notevole concentramento di contenitori, sottolinea l'importanza di un servizio completo ed altamente intermodale per assicurare una rapida ed efficiente movimentazione di questi flussi di merci" sostiene Marc Van Peel, presidente dell'Autorità Portuale di Anversa.

Attraverso l'hub di Duisburg, il collegamento ferroviario assicura inoltre al Porto di Anversa costanti connessioni dirette con altre importanti destinazioni in Europa fra cui Ludwigshafen, Vienna e Budapest.

(da: duisport.de, 2 luglio 2015)

INDUSTRIA

RALLENTA DI NUOVO L'ATTIVITÀ DEI CANTIERI NAVALI

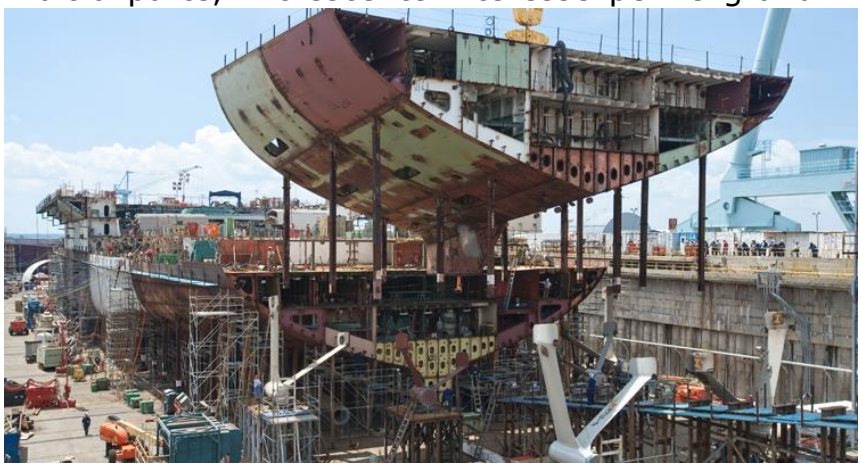
Secondo le relazioni di alcuni broker marittimi, le ordinazioni di nuove navi hanno subito un nuovo rallentamento nel corso della scorsa settimana.

A detta della Allied Shipbroking, "pur nel contesto di un mercato sonnacchioso, continuiamo a vedere una limitata attività in termini di nuove contrattazioni.

Nessuna sorpresa a questo proposito, mentre ciò che è stato sorprendente questa settimana consiste nell'iniziativa della Wisdom Marine di procedere ad aggiungere alla propria flotta 4 rinfusiere per carichi secchi ripartite fra un cantiere cinese (3 unità) ed uno giapponese (1 unità).

Questa iniziativa ha dimostrato che ci sono ancora armatori in giro che desiderano e sono in grado di trarre vantaggio dai bassi prezzi in offerta e, per quanto questi ultimi possano essere stati fissati sulla scorta di attività predefinite che erano già state confermate, si tratta ciononostante di una iniziativa coraggiosa nel contesto di un mercato in cui c'è già un eccesso di offerta, mentre unità simili di seconda mano vengono offerte con notevoli sconti.

D'altra parte, il crescente interesse per le grandi navi adibite al trasporto di petrolio greggio ha cominciato lentamente ad emergere nel mercato delle nuove costruzioni, tanto che questa settimana è stato riferito di un'altra ordinazione" sottolinea la Allied.



Nel contempo, in un distinto rapporto sulle nuove costruzioni, la Clarkson Platou Shipbroking fa notare come "il mercato delle petroliere abbia assistito ad un'unica ordinazione questa settimana.

Si dice che la Dalian Ocean Shipping (gruppo COSCO) abbia ordinato tre unità confermate VLCC da 300.000 tonnellate di portata lorda presso la DSIC (Dalian Shipbuilding Industry Co) in consegna nel 2017.

Con questa ordinazione, il gruppo COSCO ha esteso ad otto la propria serie presso la DSIC.

Per quanto riguarda i carichi secchi, si è saputo questa settimana che il Wisdom Marine Group ha messo sotto contratto tre Kamsarmax confermate da 81.600 tonnellate di portata lorda presso la Tsuneishi Zhoushan in consegna fra il quarto trimestre del 2017 ed il secondo trimestre 2018.

La Wisdom Marine ha anche annunciato un'ordinazione relativa ad una Kamsarmax da 80.800 tonnellate di portata lorda presso i cantieri JMU Tsu ed una Supramax da 55.000 tonnellate di portata lorda presso la Kawasaki HI Kobe.

Queste ultime saranno la terza e la quarta unità in ciascuna serie e per entrambe le navi la consegna è prevista per il primo trimestre del 2018.

È stato riferito che la Oshima Shipbuilding abbia conseguito un'ordinazione per una Supramax da 55.300 tonnellate di portata lorda dalla Tamai Steamship in consegna nel secondo trimestre 2019".

La Clarkson Platou Shipbroking aggiunge che "non ci sono ordinazioni da riferire per le portacontainer mentre ce n'è stata una per le gasiere, dato che la Neptun Weft ha messo sotto contratto una unità per il trasporto di gas naturale liquido con la Anthony Veder Rederijzaken.

Questa unità singola sarà consegnata nel quarto trimestre del 2017 e sarà costruita quale classe 1A super da ghiaccio.

Infine, per quanto riguarda gli altri settori, si dice che la Zhejiang Yangfan abbia ricevuto un'ordinazione per cinque unità confermate più altre sette opzionate per il trasporto di autoveicoli da 7.800 CEU destinate al gruppo Grimaldi.

Le navi confermate saranno consegnate nel corso del 2017 mentre quelle opzionate lo saranno nel 2018 se l'opzione verrà esercitata.

La Roderi Gotland ha annunciato l'estensione della propria ordinazione presso la CSSC Offshore Marine (GSI) esercitando l'opzione relativa alla costruzione di un traghetto passeggeri/autoveicoli da 35.000 t.s.l.

Si tratterà della seconda nave della serie e sarà consegnata nel 2018" conclude la Clarkson Platou Shipbroking.

Nel contempo, nel mercato delle compravendite, la Allied Shipbroking afferma che "con il mercato del trasporto merci che in apparenza mostra segnali di un lento raffreddamento rispetto alla settimana precedente, sembra che il

mercato di seconda mano abbia iniziato a muoversi in sintonia, apportando qualche sconto in bella vista.

Il livello delle attività si è mantenuto abbastanza bene questa settimana, sebbene sembri che ci sia in vista qualche prezzo più basso con l'ingresso nel mese di luglio.

Per quanto riguarda le petroliere, la domanda resta salda per le unità adibite al trasporto di greggio.

Malgrado il fatto che un paio di piccole petroliere siano passate di mano, sembra che le cose stiano andando più lentamente dal momento che vi sono pochi seri venditori nel mercato finora a questi livelli, mentre gli acquirenti non hanno abbastanza fiducia per pagare un qualsiasi sovrapprezzo".

Nel mercato delle demolizioni, la Allied nota come "dopo diverse settimane di immobilità riscontrata nel mercato, sembri che le cose abbiano assunto una più decisa direzione verso il basso nel subcontinente indiano.

La domanda si è dissolta sino a livelli davvero limitati apportati dalla combinazione fra la stagione dei monsoni e la persistenza delle festività del Ramadan che hanno indotto un notevole rallentamento delle operazioni nei cantieri di demolizione.

Tutto ciò ha fatto sì che vi fosse ben poco interesse per speculazioni fra gli acquirenti con liquidità, comportando l'offerta di prezzi più che prudenti da parte di molti che non volevano prendersi nessun altro rischio in relazione ad ulteriori cali che potrebbero verificarsi nei giorni a venire.

Allo stesso tempo sembra che nonostante ciò anche le attività siano state limitate, dal momento che i venditori di unità obsolete adesso se le stanno tenendo nella speranza di assistere alla comparsa di numeri migliori in futuro.

Stando così le cose, sembra che si assisterà al verificarsi di uno dei punti più bassi nel mercato in termini di prezzi, mentre è improbabile che ci sia un'inversione prima della fine della stagione dei monsoni" ha concluso il broker marittimo.

(da: hellenicshippingnews.com, 1° luglio 2015)

LOGISTICA

FEDEX ALLA RICERCA DELL'APPROVAZIONE EUROPEA PER L'ACQUISIZIONE DELLA TNT EXPRESS

L'autorità di regolamentazione dell'Unione Europea dovrebbe decidere il 3 agosto prossimo in ordine alla proposta da parte della FedEx Corp. di acquisire la ditta olandese di logistica TNT Express.

La FedEx, con sede a Memphis, negli Stati Uniti, il 26 giugno ha presentato alla Commissione Europea la documentazione richiesta al fine di ottenere la prescritta approvazione per il rilevamento della TNT Express del valore di quasi 5 miliardi di dollari, che rappresenta la maggiore operazione commerciale nella quarantaduennale storia della FedEx.

La FedEx è alla ricerca dell'approvazione da parte delle competenti autorità per la propria iniziativa finalizzata a rilevare la TNT Express per un valore di 4,9 miliardi di dollari.

La proposta di accordo in questione darebbe un notevole impulso alla quota di mercato della società.

L'esame preliminare da parte della Commissione, l'organismo esecutivo dell'Unione Europea, può richiedere sino a 25 giorni lavorativi, periodo che peraltro può essere allungato di altri 10 giorni lavorativi se la FedEx dovesse fare concessioni al fine di attenuare ogni possibile preoccupazione in ordine alla normativa.

Nel contempo, la FedEx intende altresì presentare la documentazione inerente alla propria offerta formale all'Autorità dei Paesi Bassi per i Mercati Finanziari prima di martedì 30 giugno, termine di scadenza olandese per la presentazione di informazioni dettagliate sul rilevamento.

La FedEx adesso si aspetta che l'accordo possa essere ultimato nel corso della prima metà del 2016.

Le azioni della FedEx lunedì hanno chiuso in ribasso di 2,64 dollari a 171, 02 dollari.

La FedEx ad aprile aveva annunciato di avere raggiunto un accordo per l'acquisizione della TNT, una delle maggiori società europee attive nella consegna di pacchi e nella logistica con una estesa rete stradale.

Anche se la FedEx già dispone di un'estesa rete aerea europea grazie alla FedEx Express, è rimasta dietro ai propri rivali DHL ed United Parcel Service per quanto riguarda i servizi di consegna a terra.

L'acquisizione della TNT assicurerebbe alla FedEx un affermato sistema di consegne a terra, ponendo la società in una posizione migliore per trarre vantaggio dalla attesa crescita del commercio elettronico in Europa.

"Questa transazione ci consente di estendere rapidamente il nostro portafoglio di soluzioni di trasporto internazionali per trarre vantaggio dalle tendenze di mercato – specialmente la continua crescita dell'e-commerce a livello mondiale – e mette la FedEx nella posizione di approfittare di una crescita dei profitti più a lungo termine" afferma in una dichiarazione Frederick W. Smith, presidente ed amministratore delegato della FedEx.

L'acquisizione della TNT da parte della FedEx comporterebbe un notevole incremento della quota di mercato europeo della società.

Attualmente, la FedEx è una delle operazioni logistiche più piccole in Europa, venendo dopo la DHL, la UPS e la TNT.

Una volta approvata l'acquisizione, la FedEx potrebbe rimpiazzare la UPS quale secondo maggiore operatore logistico in Europa, restando dietro alla sola DHL in termini di quota di mercato.

La FedEx ha dichiarato che finanzierà l'acquisizione con circa 2,3 miliardi di dollari di nuovo indebitamento, con 1,7 miliardi di dollari di liquidità derivata dalle attuali risorse e con 1 miliardo di dollari proveniente da uno strumento creditizio in essere.

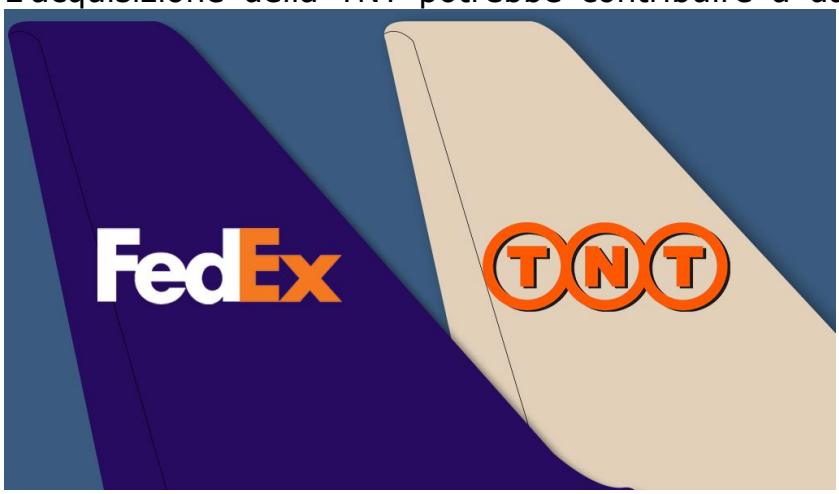
L'iniziativa della FedEx finalizzata all'acquisizione della TNT giunge due anni dopo che la UPS aveva lasciato cadere la propria proposta di rilevamento della società per un valore di 6,8 miliardi di dollari.

La UPS aveva ritirato la propria offerta dopo che le autorità antitrust europee avevano dichiarato che l'accordo proposto avrebbe comportato l'istituzione di un duopolio fra DHL ed UPS.

L'iniziativa della FedEx per l'acquisizione della TNT e della sua estesa rete stradale giunge perché la società si sta preparando ad investire notevolmente nella FedEx Ground dal momento che essa cerca di tenere il passo della crescita degli acquisti online.

Ci si aspetta che la FedEx spenda circa 1,6 miliardi di dollari quest'anno per l'espansione della propria rete a terra.

L'acquisizione della TNT potrebbe contribuire a dare impulso ai profitti della FedEx, in relazione alla quale mancano le stime relative a ricavi ed introiti del suo quarto trimestre fiscale.



La FedEx, che ha pubblicato i dati inerenti agli introiti il 17 giugno scorso, ha riferito di una perdita di 895 milioni di dollari, ovvero di 3,16 dollari per azione, per il trimestre che è terminato il 31 maggio.

Ciò rispetto a profitti per 780 milioni di dollari, ovvero 2,62 dollari per azione, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

La FedEx ha riportato profitti netti corretti per il quarto trimestre fiscale di 753 milioni di dollari, ovvero 2,66 dollari per azione, immutati rispetto ai 753 milioni di dollari, ovvero 2,54 dollari per azione, dell'anno precedente.

Gli esperti si aspettavano introiti di 2,68 dollari per azione in ordine al trimestre.

La FedEx afferma che i ricavi e gli introiti hanno dovuto subire l'impatto negativo derivante dai minori sovrapprezzi sul carburante, dagli sfavorevoli tassi di cambio della valuta e dagli oneri speciali conseguenti ai cambiamenti apportati alle pensioni ed alle transazioni legali.

(da: memphisdailynews.com, 29 giugno 2015)

LEGISLAZIONE

L'EUROPA APPROVA UN PIANO PER LE INFRASTRUTTURE DA 13,1 MILIARDI DI EURO

La Commissione Europea ha annunciato un programma di investimento record di 13,1 miliardi di euro relativo a 276 progetti di trasporto, facendo seguito alla sua approvazione da parte del Consiglio dei Ministri dei Trasporti.

Tutti i 276 progetti di trasporto sono stati selezionati ai sensi del cosiddetto CEF (Meccanismo per Collegare l'Europa).

Questo investimento sbloccherà altri cofinanziamenti pubblici e privati per un ammontare complessivo di 28,8 miliardi di euro.

Unitamente con il futuro EFSI (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici) il CEF svolgerà un importante ruolo nell'azione finalizzata a colmare il vuoto di investimenti in Europa che rappresenta una delle priorità assolute della Commissione.

Al di là dei trasporti, essa apporterà vantaggi all'economia europea nel suo complesso mediante la creazione di condizioni più favorevoli per la crescita ed i posti di lavoro.

La Commissaria Europea ai Trasporti Violeta Bulc ha dichiarato: "Sono davvero contenta di proporre il maggiore piano di investimenti mai effettuato dall'Unione Europea nel settore dei trasporti.

I progetti che abbiamo selezionato saranno al servizio dei cittadini così come delle attività economiche, mediante il miglioramento delle infrastrutture e la rimozione dei colli di bottiglia esistenti.

Essi inoltre promuoveranno soluzioni di mobilità sostenibili ed innovative.

Questo investimento senza precedenti rappresenta un importante contributo all'agenda della Commissione in materia di crescita e creazione di posti di lavoro.

L'implementazione della rete transeuropea di trasporto potrebbe portare alla creazione di sino a 10 milioni di posti di lavoro ed all'incremento dell'1,8% del PIL dell'Europa entro il 2030".

I progetti selezionati sono situati soprattutto al cuore della rete transeuropea di trasporto.

Fra i beneficiari vi sono iniziative-faro come la Rail Baltica, il Tunnel di Base del Brennero, l'idrovia Senna-Schelda, il Ponte di Caland ed il Collegamento Fisso Fehmarn Belt.

Fra le iniziative di scala minore vi sono i progetti transfrontalieri da Groninga a Brema, la linea ferroviaria Iron Rhine, i piani di impiego del gas naturale liquido o i progetti finalizzati a migliorare la navigabilità del fiume Danubio.

L'invito a presentare proposte relative al CEF, lanciato a settembre del 2014, ha generato un interesse senza precedenti.

La Commissione ha ricevuto 700 domande per complessivi 36 miliardi di euro di richieste di finanziamento, oltre tre volte l'importo della dotazione disponibile.

Questo ha consentito alla Commissione di selezionare quelli che a suo dire sono i progetti con il più elevato valore aggiunto europeo, garantendo nel contempo una distribuzione equilibrata dal punto di vista geografico e fra le modalità di trasporto.

In particolare, circa 4,8 miliardi di euro sono stati destinati agli stati membri aventi i requisiti per ottenere i Fondi di Coesione.

Nel corso del procedimento di selezione è stata valutata anche la concessione di contributi ad altre azioni prioritarie della Commissione quali l'Unione per l'Energia o il Mercato Unico Digitale.

Il contributo finanziario dell'Unione Europea viene elargito sotto forma di sovvenzioni, il tasso di cofinanziamento delle quali varia dal 20% all'85% di un determinato progetto a seconda del suo tipo.

(da: worldcargonews.com, 2 luglio 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

CARBURANTI ALTERNATIVI PER IL TRASPORTO MARITTIMO

La flotta mercantile mondiale è passata gradualmente dalla vela ad una flotta completamente a motore grosso modo dal 1870 al 1940.

I vapori che bruciavano carbone hanno dominato la scena sino al 1920 e da allora il carbone è stata gradualmente sostituito dai gasoli marittimi, a causa del passaggio ai motori diesel ed alle caldaie a gasolio.

Il passaggio dal vento al carbone era stato indotto dagli sviluppi dei motori a vapore ed aveva offerto l'opportunità di tempi di viaggio maggiormente affidabili, in larga misura indipendenti dalle condizioni del tempo e dalle direzioni dei venti prevalenti.

Il successivo passaggio, dal carbone al gasolio, è stato indotto dall'incremento dell'efficienza, dall'agevolazione delle movimentazioni e da operazioni più pulite.

I principali fattori che potrebbero portare all'avvento dei carburanti alternativi in futuro possono essere classificati in due vaste categorie:

- disposizioni normative e preoccupazioni ambientali;
- disponibilità dei carburanti fossili, costi e sicurezza energetica.

Le imminenti disposizioni normative per la riduzione del contenuto di zolfo nei carburanti farà aumentare il costo del carburante.

Questo effetto sarà più pronunciato dopo il 2020 (o il 2025 a seconda di quando entreranno in vigore le nuove regole) quando il contenuto di zolfo a

livello globale sarà dello 0,5% (ovvero 5.000 ppm) che è più basso del livello attualmente previsto per le Aree di Controllo delle Emissioni.

L'introduzione di sistemi per gas esausti dopo trattamento, quali le torri di lavaggio per SO_x ed i catalizzatori basati su urea per la riduzione degli NO_x, può aggiungere importi significativi al costo di una nave.

Questi sistemi esigono spazi e sono costosi, potendo inoltre incrementare il consumo di carburante del 2-3%.

D'altro canto, essi consentono l'uso di carburanti più economici, quelli ad elevato contenuto di zolfo.

L'introduzione di nuovi carburanti privi di contenuto solforoso potrebbe essere una soluzione fattibile per questo problema, una volta fatto sì che questi carburanti e la tecnologia necessaria siano offerti a livelli di prezzo competitivi.

Si stima che il consumo di carburante nelle ECAs (aree di controllo delle emissioni) sia di approssimativamente 30-50 milioni di tonnellate all'anno ed è destinato ad incrementarsi se altre zone verranno comprese nelle ECAs in futuro.

Questi dati sono importanti per valutare il potenziale di ciascuno dei carburanti alternativi presentato nel rapporto per la sostituzione dei carburanti basati sul gasolio.

Visione d'insieme delle potenziali alternative

Nel giro dei prossimi quattro decenni, è probabile che il mix energetico sarà caratterizzato da un elevato grado di diversificazione.

Il gas naturale liquido ha il potenziale per diventare il carburante scelto da tutti i segmenti del trasporto marittimo, una volta messe in opera le infrastrutture, mentre anche i biocarburanti liquidi potrebbero gradualmente sostituire i carburanti basati sul gasolio.

L'elettricità dalla rete sarà probabilmente utilizzata sempre di più allo scopo di ricaricare le batterie per le operazioni navali in porto, ma anche per la propulsione di navi relativamente piccole.

Anche l'elettricità rinnovabile potrebbe essere utilizzata per produrre idrogeno, che a sua volta può essere usato per alimentare le celle a combustibile, assicurando così la propulsione ausiliaria o principale.

Se venisse richiesta una drastica riduzione delle emissioni di gas serra e non fossero prontamente disponibili carburanti alternativi appropriati, i sistemi per la cattura di carbonio potrebbero assicurare una soluzione radicale per una sostanziale riduzione del CO_2.

L'energia rinnovabile, ad esempio quella solare e quella eolica, anche se può presentare qualche potenziale per mitigare le emissioni di carbonio, non è vista come un'alternativa fattibile per il trasporto marittimo mercantile.

Certamente le navi equipaggiate con vele, aquiloni o pannelli solari possono essere in grado di integrare gli attuali sistemi di generazione energetica, ma la relativa inaffidabilità di queste fonti energetiche le rendono appropriate solo per casi speciali in cui prevalgono condizioni meteorologiche favorevoli.

Elettrificazione delle navi e rinnovabili

I recenti sviluppi dell'elettrificazione delle navi presentano notevoli promesse in ordine ad un uso più efficiente dell'energia.

La produzione di energia rinnovabile può essere sfruttata per produrre elettricità al fine di dare energia alle navi ormeggiate, consentendo l'alimentazione da terra e caricando le batterie di navi completamente elettrificate od ibride.

Il potenziamento del ruolo dell'elettricità sulle navi contribuirà al miglioramento della gestione energetica dell'efficienza del carburante sulle navi più grandi.

Ad esempio, il passaggio dall'alimentazione elettrica di bordo a quella della rete a terra consentirebbe ai motori di funzionare a velocità variabili, contribuendo a ridurre le perdite di energia.

Fra gli altri vantaggi ci sono la riduzione dell'esubero di energia, del rumore e delle vibrazioni, cosa particolarmente significativa per i passeggeri dei traghetti.

Gli strumenti di stoccaggio dell'energia sono decisivi per l'uso dell'elettricità nella propulsione navale, mentre sono importanti anche per l'ottimizzazione dell'uso dell'energia a bordo nelle navi ibride.

Sono disponibili attualmente diverse tecnologie di stoccaggio dell'energia.

I sistemi di propulsione alimentati a batteria sono i più popolari e vengono già realizzati per le navi più piccole.

Per quelle più grandi, i produttori di motori si stanno concentrando su soluzioni di batterie ibride.

Si deve far fronte alle problematiche correlate all'incolumità personale, alla disponibilità dei materiali usati ed alla durata allo scopo di far sì che le navi mosse a batterie siano competitive rispetto a quelle convenzionali, ma la tecnologia sta avanzando a passi rapidi.

Altre tecnologie relative allo stoccaggio di energia che potrebbero trovare applicazione nel trasporto marittimo sono i volani, i supercondensatori ed i congegni termici di stoccaggio energetico.

L'elettrificazione ha ingenerato forti interessi, in particolare per i tipi di nave con frequenti variazioni di carico.

Ci si dovrebbe aspettare nei prossimi anni una significativa crescita delle navi ibride, come i rimorchiatori portuali, le navi di servizio d'altura ed i traghetti passeggeri.

La strada da seguire

L'introduzione di qualsiasi fonte energetica alternativa avverrà inizialmente ad un ritmo molto basso dal momento che man mano che le tecnologie maturano le necessarie infrastrutture diventano disponibili.

Inoltre, l'introduzione di ogni nuovo carburante con tutta probabilità avverrà in primo luogo nelle zone in cui la fornitura di carburante sarà assicurata a lungo termine.

A causa dell'incertezza riguardo allo sviluppo di infrastrutture appropriate, i vettori spinti da nuove forme di energia saranno in prima istanza utilizzati sulle navi più piccole adibite al cabotaggio, mentre ci si aspetta che i piccoli traghetti siano fra i primi utilizzatori.

Man mano che le tecnologie maturano e le infrastrutture iniziano a svilupparsi, ogni nuovo carburante può essere utilizzato sulle navi più grandi.

L'adozione del gas naturale liquido sarà motivata dagli sviluppi dei prezzi del carburante, dalla tecnologia, dalla regolamentazione, dall'aumento della disponibilità del gas e dallo sviluppo di infrastrutture appropriate.

L'introduzione di batterie nelle navi al fine di assistere la domanda di alimentazione per la propulsione ed ausiliaria è anche una promettente fonte di energia a basso contenuto di carbonio.

I tipi di nave coinvolti in frequenti operazioni transitorie (come la manovra frequente, il posizionamento dinamico eccetera) possono trarre i maggiori vantaggi dall'introduzione di batterie mediante una configurazione ibrida.

Inoltre, gli strumenti per lo stoccaggio di energia possono essere utilizzati in combinazione con i sistemi di recupero del calore residuo per ottimizzare l'uso dell'energia a bordo.

L'alimentazione da terra potrebbe diventare una procedura standard in molti porti di tutto il mondo.

È assai probabile che in futuro ci sia un mix di carburanti più vario in cui il gas naturale liquido, i biocarburanti, l'elettricità rinnovabile e forse l'idrogeno svolgeranno tutti quanti un ruolo importante.

L'elettrificazione e lo stoccaggio dell'energia consentono l'utilizzazione di una gamma più ampia di fonti energetiche.

L'energia rinnovabile come il vento ed il sole può essere prodotta e stoccata per l'uso sulle navi sia in batterie sia come idrogeno.

Oltre alle regole dell'IMO ed agli standard dell'ISO, è necessario lo sviluppo di regole e prassi raccomandate appropriate al fine di implementare in modo sicuro ognuna di queste tecnologie in futuro.

Al fine di conseguire tale obiettivo, sarà decisivo il ruolo delle Società di Classe.

È probabile che l'adozione di nuove tecnologie rappresenti una situazione scomoda per gli armatori.

Al fine di far sì che le tecnologie funzionino come previsto, è anche probabile che sia usata in modo più diffuso la qualificazione tecnologica da parte di terzi neutrali come le società di classificazione.

(da: seanews.com.tr, 26 giugno 2015)

REEFER

IL DOLLARO FORTE ED IL CATTIVO TEMPO MANDANO A MALE I PRODOTTI DEPERIBILI STATUNITENSI

Le esportazioni statunitensi di prodotti freschi sono state in sofferenza a causa del rafforzamento del dollaro, che ha indebolito la loro attrattiva nei confronti dei consumatori esteri; il problema è stato esacerbato dall'impatto sui raccolti delle avverse condizioni meteorologiche.

"Il mercato dei deperibili quest'anno è un po' spento" riferisce Tim Strauss, vicepresidente della divisione merci della Hawaiian Air.

"Vediamo un po' di fiacchezza nel mercato.

Fragole, ciliegie ad altra frutta sono diventate più care per il consumatore estero" aggiunge Chris Connell, presidente della ditta specializzata in deperibili Commodity Forwarders Inc. con sede a Los Angeles.

"Si tratta di un momento molto allarmante, perché le tendenze sono collegate in misura notevole al tasso di cambio" afferma.

Il Dipartimento dell'Agricoltura statunitense prevede un calo delle esportazioni agricole quest'anno, dopo diversi anni di continua crescita alimentati dalla domanda globale in aumento e da un dollaro più competitivo.

"La gente non vuole raddoppiare la spesa per le mele perché il tasso di cambio ed costi di trasporto sono alti.

Al loro posto, prenderà un altro tipo di frutta" dichiara Connell.

I coltivatori di mele dello stato di Washington hanno perduto decine di migliaia di dollari di ricavi a causa del rallentamento dei porti della costa occidentale, che ha fatto sì che le mele venissero lasciate a marcire nei campi o sui moli.

Secondo la Commissione Mele dello stato di Washington gli esportatori di mele della zona in effetti hanno perduto almeno tre settimane della propria stagione a causa di tali problemi.

Unitamente ad una offerta da record di mele, la situazione ha creato dei surplus che non possono né essere spediti con profitto alla volta dei mercati né inviati alle ditte che provvedono alla trasformazione in succhi di frutta.

E adesso la siccità in corso in California ha colpito la produzione stessa del raccolto, risultando in una qualità leggermente più bassa od in meno frutta.

"I raccolti della California non sono così cospicui come negli ultimi anni: il tempo secco ha spinto un po' in basso la qualità del raccolto, cosa che è necessaria affinché il mercato delle esportazioni vada al massimo" sottolinea Strauss.

Connell, da parte sua, sostiene che la siccità probabilmente non avrebbe comportato un impatto enorme, ma che, combinato con il tasso di cambio ha indotto alla spedizione di meno volumi, in particolare in Asia ed Europa.

Persino le esportazioni di ciliegie dal Pacifico nord-occidentale hanno mostrato un calo.

Per certi versi, tuttavia, ciò non era inatteso, essendo venuto dopo un raccolto record nel 2014, ma anche il tempo ha svolto un ruolo in questo.

"Le ciliegie dello stato di Washington hanno sbandato un po' perché hanno preso la pioggia nel momento sbagliato" spiega Connell.

"La finestra quest'anno è stata più stretta a causa del tempo" ha aggiunto.

"Normalmente c'è una finestra di tre mesi dalla fine di aprile ad agosto".

I coltivatori hanno dovuto inoltre adattarsi ad un cambiamento della domanda dall'altro lato del Pacifico.

"Il grande cambiamento nel mercato sta nel fatto che le ciliegie si concentrano più verso la Corea che verso il Giappone, che normalmente aveva una posizione di preminenza. Evidentemente la Costco ha più vendite per piede quadrato nei suoi magazzini coreani che altrove nel proprio sistema" afferma Strauss. Secondo Connell, questo dirottamento è in corso da alcuni anni.

Il mercato giapponese è divenuto più sensibile ai prezzi ed ora è un acquirente di minori volumi, mentre la domanda in Corea è aumentata.

"Io penso che ciò continuerà" afferma Connell.

(da: theloadstar.co.uk, 29 giugno 2015)

IN CALENDARIO

- 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.