



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticciario

C.I.S.Co.
Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4
16124 Genova (Italia)
Tel. 010 2704.263
Fax 010 2704.370
e-mail info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it

S O M M A R I O

ANNO XXX
Numero 31/01/2012

PORTI

- Contship Italia vende un terzo delle proprie quote di Gioia Tauro..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

- Zim Line potrebbe essere divisa in due..... “ 4

TRASPORTO FERROVIARIO

- L'Eurotunnel rileva la ditta britannica di trasporto merci ferroviario GBRf..... “ 5

TRASPORTO INTERMODALE

- La MSC accresce i traffici ferroviari britannici con la Freightliner “ 7
- La DB Schenker offre un nuovo collegamento fra Italia e Polonia..... “ 8

TRASPORTO FLUVIALE

- Duisburg evidenzia il trasferimento delle operazioni sui carichi lontano dalla costa del Benelux “ 9

PROGRESSO E TECNOLOGIA

- La francese Bureau Veritas approva la realizzazione di portacontainer ultragrandi alimentate da gas naturale liquido..... “ 10

STUDI E RICERCHE

- Secondo Alphaliner crescono i problemi inerenti all'eccesso di capacità “ 12

CONFERENZE E CONVEGNI

- Il Forum della GL su “Aggiornamenti ambientali per il settore marittimo”	“	13
--	---	----

IN CALENDARIO	“	16
----------------------------	---	----

31 GENNAIO 2012

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

PORTI

Contship Italia vende un terzo delle proprie quote di Gioia Tauro

La Contship Italia ha ceduto il 50% della propria quota – pari al 66,7% - dello MCT (Medcenter Container Terminal) alla TIL (Terminal Investment Limited, una società strettamente correlata alla MSC).

Ciò significa che ora lo MCT appartiene in parti uguali alla APM Terminals, alla Contship Italia ed alla TIL.

Il suo nuovo consiglio di amministrazione sarà formato da sei membri; il presidente e l'amministratore delegato saranno nominati dalla Contship Italia, mentre due consiglieri ciascuno lo saranno dalla TIL e dalla APM T.

Commentando la ristrutturazione, Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del gruppo Contship Italia e dello MCT, ha dichiarato: "Sono molto soddisfatta.

L'ingresso della TIL e la società con la APM Terminals contribuisce a rafforzare ulteriormente il terminal dal punto di vista commerciale ed organizzativo allo scopo di affrontare le sfide di un ambiente difficile nel contesto del trasporto globale di contenitori".

Lo MCT presenta una notevole carenza di capacità in seguito al graduale trasferimento da parte della Maersk Line presso altri hub nel Mediterraneo a partire dal 2009, fra cui il Suez Canal Container Terminal di Port Said ed il Tanger Med; si spera che, presumibilmente, la MSC possa colmare tale vuoto.

Le cifre dei risultati containerizzati definitivi dello MCT per l'anno scorso non sono ancora state pubblicate; tuttavia, si sa che esse non dovrebbero essere superiori ai 2,3 milioni di TEU, il che rappresenta un calo del 19% rispetto al 2010, altro anno in cui non si era riusciti a capitalizzare la crescita dei traffici.

La MSC deve ancora comunicare da dove proverranno i propri traffici per lo MCT, ma in passato è stata una accesa sostenitrice del Pireo.



Essa, tuttavia, ha in corso la realizzazione di un nuovo terminal hub da 1,8 milioni di TEU a Tekirdag, in Turchia, appena fuori Istanbul, al fine di integrare le sue imponenti attività nella vicina Ambarli, in modo che ne possano anche risentire altri terminal concorrenti.

(da: *ci-online.co.uk*, 17.01.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

La Zim Line potrebbe essere divisa in due

Secondo fonti affidabili sentite di recente, il governo israeliano e le associazioni sindacali hanno accolto la proposta della Israel Corporation di dividere la Zim Integrated Shipping Services (Zim Line) in due.

Si tratta solo di stabilire quando e come i servizi internazionali della Zim Line saranno separati dagli interessi locali della compagnia di navigazione medesima.

L'approvazione da parte del governo israeliano è necessaria dal momento che la sua quota azionaria strategica nella Zim Line è soggetta a varie condizioni correlate alla protezione degli interessi locali, mentre la collaborazione dei sindacati è necessaria al fine di proteggere le condizioni del personale dipendente.

La quota azionaria strategica era stata conservata dal governo israeliano quando aveva venduto nel 2004 il proprio residuo 48,6% della Zim Line alla società appartenente a privati Israel Corporation.

La separazione della Zim International era assolutamente desiderabile dal momento che i trascorsi colloqui esplorativi con interessi esterni al fine di raccogliere capitale fresco erano stati ostacolati dalle banche estere che non approvavano i patti relativi alla quota azionaria strategica.

Ad esempio, nel 2008 c'erano state voci secondo cui la Zim Line era interessata a raccogliere qualcosa come 500 milioni di dollari mediante la Borsa di Hong Kong.

Era stata altresì pianificata l'emissione di titoli pari al 25% della Zim Line, ma l'iniziativa era stata rinviata a causa della recessione economica globale.

Non è ancora chiaro come gli interessi esterni possano essere invitati a partecipare alla Zim International, una volta che essi saranno stati separati dagli interessi locali della compagnia di navigazione.

Per quanto ciò possa essere facile dal momento che le banche vengono incoraggiate a prestare più denaro, una compartecipazione azionaria non è stata esclusa, di modo che è possibile che la divisione possa essere fusa con un altro vettore.



La domanda principale allora potrebbe essere questa: chi avrebbe il controllo compagnia di navigazione in seguito?

Sembra che non vi sia alcuna urgenza di porre tale domanda, dal momento che attualmente la Zim Line ha solo un piccolo registro di ordinazioni e la consegna delle sue 9 navi da 12.552 TEU, che richiederanno la presenza di un socio che contribuisca a riempirle, è stata posticipata al 2015.

Pertanto, la separazione della Zim International sembra costituire solamente un passo preliminare per qualcosa che avverrà in seguito.

Il fatto che la Zim recentemente non sia riuscita a onorare i propri debiti pare che non sia nulla di diverso da ciò che è accaduto a molti altri vettori marittimi che hanno dichiarato perdite.

(da: *ci-online.co.uk*, 23.01.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

L'Eurotunnel rileva la ditta britannica di trasporto merci ferroviario GBRf

L'acquisizione in questione sarà conclusa di concerto con l'unità Europorte dell'operatore del Tunnel della Manica, che l'aveva comprata lo scorso anno dalla Veolia.

La Eurotunnel punta a migliorare i volumi di trasporto merci ferroviario attraverso il Chunnel, che nel corso della recessione ha subito difficoltà.

La società ha dichiarato che la GB Railfreight andrà ad aggiungersi alle sue attuali attività della Europorte in Francia e consentirà alla ditta di fornire ai clienti un servizio completo da entrambi i lati della Manica.

Il presidente Jacques Gounon afferma che l'accordo costituisce "una ulteriore espressione del nostro impegno nel Regno Unito".

"Le crescenti preoccupazioni in ordine all'ambiente e l'incremento dell'esigenza di trasporto merci sia sulle lunghe che sulle brevi distanze stanno a significare che il trasporto ferroviario è un mercato in crescita" ha dichiarato Gounon.

Il mercato del trasporto merci ferroviario del Regno Unito è cresciuto in media del 4% all'anno fra il 1995 ed il 2008.

La FirstGroup ha dichiarato che avrebbe utilizzato il ricavato della vendita per ridurre ulteriormente il proprio debito netto, dopo aver confermato l'accordo con la Europorte per un valore complessivo di 31 milioni di sterline, che – a detta di Gounon – comprende gli oneri contributivi.

Quando la First acquisì l'attività nel 2003 nell'ambito del rilevamento della GB Railways, ricavò proventi per soli 10 milioni di sterline, ma poi essi sono cresciuti a circa 57 milioni di sterline negli ultimi sette anni.



La First GBRf, che è specializzata nel trasporto di merci per clienti quali il gigante francese dell'elettricità EDF, ha avuto più recentemente vendite annue per quasi 55 milioni di sterline e profitti netti di 5 milioni di sterline.

La società fa concorrenza alla leader del mercato EWS, che appartiene alla società ferroviaria tedesca Deutsche Bahn, nonché al gruppo Freightliner.

La Eurotunnel ha una quota di mercato del 3% circa del trasporto merci ferroviario francese e questa acquisizione le darebbe quasi la stessa dimensione nel mercato britannico, afferma Gounon.

Sir Moir Lockhead, capo esecutivo della FirstGroup, afferma che la vendita è stata "coerente con la nostra strategia di concentrarci sulla nostra attività di nucleo nel Regno Unito e nel Nord America".

Le quote dell'Eurotunnel sono cambiate poco in seguito alla vendita, dando alla società un valore di mercato di circa 3 miliardi di sterline.

La Gb Railfreight è il secondo operatore del Regno Unito in ordine di importanza nel settore ad essere passato di mano dopo l'acquisizione della rivale EWS da parte della tedesca Deutsche Bahn nel 2007.

(da: thisislondon.co.uk/standard-business, 01.01.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

La MSC accresce i traffici ferroviari britannici con la Freightliner

La MSC ha rinnovato il proprio contratto ferroviario con la Freightliner nel Regno Unito e appare pronta ad incrementare in modo significativo la propria quota di mercato.

Commentando proprio i termini fondamentali dell'accordo, Adam Cunliff, amministratore delegato della Freightliner, dichiara: "Siamo felici di aver rinnovato il nostro servizio Nord



Ovest con la MSC e guardiamo avanti ad un ulteriore sviluppo di questa direttrice ferroviaria-chiave dal porto di Felixstowe con la MSC.

Il contratto contribuisce a supportare la capacità aggiuntiva che la MSC assicura tramite i nuovi ormeggi 8 e 9 a Felixstowe South che sono in grado di accogliere la nuova generazione di navi portacontainer da 14.000 TEU".

Continua Cunliff: "Inoltre, si è capito che il servizio - che combina in modo unico i treni più lunghi - sarà effettuato con i nostri nuovi locomotori PowerHaul, consentendo così incrementi dei volumi containerizzati, con riduzione delle emissioni di CO₂".

Ci si aspetta che i volumi della Freightliner derivanti dalla MSC aumentino del 25% quest'anno, sino a 30.000 movimentazioni di contenitori.

Date le attuali limitazioni di capacità ferroviaria di Felixstowe, nonché le scarse prospettive a venire dei traffici del Regno Unito, il suggerimento è nel senso che qualche carico possa essere trasferito presso altre realtà.

La MSC utilizza anche la GB Railfreight in uscita da Felixstowe.

Ci si aspetta che le limitazioni di capacità ferroviaria di Felixstowe si allentino solamente quando il suo terzo terminal ferroviario inizierà le attività nel 2013.

Il terminal, dotato di una capacità per convogli lunghi 30 carri, sarà l'infrastruttura del suo genere più estesa del Regno Unito, raddoppiando la capacità terminalistica ferroviaria del porto e consentendo il trasporto di un numero maggiore di merci in tutto il paese da un anno all'altro.

Fino ad allora, è improbabile che la ripartizione modale del porto cambi molto rispetto ad un dato commisurabile fra il 26 ed il 27%, sebbene i miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie al di fuori dello scalo appaiano promettenti.

(ci-online.co.uk, 11.01.2012)

La DB Schenker offre un nuovo collegamento fra Italia e Polonia

La DB Schenker ha iniziato ad offrire spazi su semirimorchi su una nuova tratta intermodale fra Italia e Polonia.

I primi convogli sulla direttrice Verona-Ostrava sono partiti a metà gennaio.

La DB inizialmente offre tre coppie di treni alla settimana; i tempi di viaggio da porta a porta sono di due-tre giorni, a seconda della destinazione finale.

Essa si aspetta di movimentare 3.600 semirimorchi all'anno sulla direttrice; i principali soggetti di marketing ed aggregazione sono la Kombiverkehr e la Bohemiakombi.

I treni-blocco vengono formati presso il terminal Quadrante Europa di Verona e viaggiano sino al terminal di Ostrava-Paskov, sul confine fra Repubblica Ceca e Polonia.

“Quasi tutta la Polonia può essere servita da Ostrava-Paskov” ha dichiarato la DB.



Le consociate della DB Schenker movimenteranno le operazioni in Polonia ed Italia, mentre la DB Schenker Rail Deutschland si occuperà di acquisire la trazione sulla direttrice da Verona ad Ostrava-Paskov.

Il Centro Operativo Intermodale e Logistico della DB Schenker a Zurigo, tuttavia, avrà la responsabilità complessiva di entrambi i terminal.

Un portavoce ha affermato che il nuovo servizio offre ai “clienti del commercio e dell’industria la combinazione di servizi di autotrasporto e ferroviari derivanti da un’unica fonte”.

La tratta Verona-Ostrava costituisce la seconda connessione della DB Schenker alla volta della Polonia; lo scorso anno, infatti, essa aveva inaugurato un collegamento ferroviario combinato da Poznan a Duisburg.

(da: *worldcargonews.com*, 25.01.2012)

TRASPORTO FLUVIALE

Duisburg evidenzia il trasferimento delle operazioni sui carichi lontano dalla costa del Benelux

Il maggiore porto terrestre europeo, quello di Duisburg, ha incrementato i propri traffici terminalistici containerizzati dell’11,1% lo scorso anno, sino a 2,5 milioni di TEU, mettendo così in evidenza la tendenza al trasferimento delle operazioni di riempimento e svuotamento dei box lontano dalla costa del Benelux.

In confronto, i traffici containerizzati di Rotterdam sono aumentati appena del 6%, quelli di Anversa sono cresciuti di un ancor più piccolo 2% e quelli di Zeebrugge sono diminuiti dell’11,1%.

Queste cifre comprendono i carichi di trasbordo, mentre quelle relative ai traffici containerizzati di Duisburg includono i soli carichi infra-europei, di modo che il confronto rappresenta una linea-guida solo approssimativa.

La crescita di Duisburg nel 2010 era stata del 25%.



Non è ancora chiaro come sia mutata la ripartizione modale di Duisburg fra il trasporto fluviale su chiatte, quello ferroviario e quello stradale, ma si è saputo che la ferrovia potrebbe avere tolto qualche quota di mercato alle chiatte.



Molto interesse al momento circonda la possibile fusione di due dei maggiori operatori di chiatte coinvolti in questi traffici, la Contargo e la Rhinecontainer in seguito alla acquisizione da parte della Rhenus Logistics di una quota di controllo della Rhinecontainer ad agosto dello scorso anno.

I due fornitori di servizi effettuano ancora operazioni separatamente, ma una qualche razionalizzazione sembra inevitabile al fine di migliorare la competitività.

Entrambi mantengono uno stretto riserbo in ordine alla razionalizzazione a causa di considerazioni inerenti al personale impiegato.

Tutti e due servono la vasta varietà di terminal container del Duisport su entrambe le rive del Reno, compreso il Logport.

(da: *ci-online.co.uk*, 18.01.2012)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

La francese Bureau Veritas approva la realizzazione di portacontainer ultragrandi alimentate da gas naturale liquido

La primaria società di classificazione internazionale ha espresso la propria approvazione in via di principio alla progettazione di base di una portacontainer da 14.000 TEU alimentata da gas naturale liquido.

Il modello progettuale è stato sviluppato nell'ambito di un progetto congiunto del settore fra la coreana Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, l'importante compagnia di navigazione di linea CMA-CGM e la Bureau Veritas.

Afferma Jean-François Segretain, vice direttore tecnico della Bureau Veritas: “Sarà il mercato a decidere quando queste navi potranno essere ordinate e costruite, ma l’iniziativa in questione è una vera e propria pietra miliare, dal momento che per la prima volta abbiamo un progetto del tutto realizzato ed approvato in ordine ad una portacontainer ultra-grande di linea primaria mossa da gas naturale liquido.

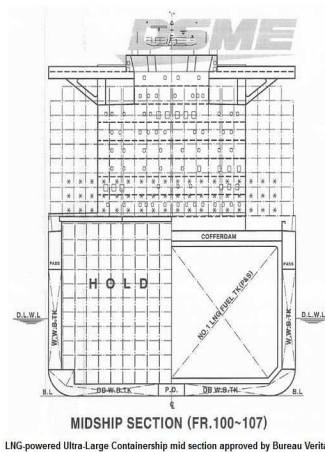
Dopo un’attenta analisi HAZID (identificazione del rischio), siamo in grado di affermare fiduciosamente che non esiste alcuna barriera tecnica o relativa alla sicurezza nei confronti dell’introduzione del gas naturale liquido quale carburante per le grosse navi portacontainer a lungo raggio.

Si possono conseguire notevoli risparmi operativi, unitamente a emissioni atmosferiche assai inferiori.

E la principale caratteristica di questo modello progettuale consiste nel fatto che la nave, se richiesto, può navigare anche con propulsione ad olio combustibile pesante, incrementando così la flessibilità nel periodo precedente a quello in cui sarà ampiamente disponibile il rifornimento di gas naturale liquido”.

La nave da 14.000 TEU sarà spinta da un motore a doppio carburante a due tempi ME-GI (MAN Electronic – Gas Injection) prodotto dalla MAN Diesel.

Ciò consente la massima efficienza fra i sistemi propulsivi esistenti e funziona mediante il consumo abbinato di olio combustibile pesante e gas naturale liquido.



Nella modalità a carburante minimo e gas massimo, il 10% circa del carburante è costituito da olio, cosa che assicura una riduzione complessiva delle emissioni di CO₂ nell’ordine del 23%, nonché riduzioni del SOX pari al 92%.

Il modello progettuale di base si riferisce ad una nave lunga 365,5 metri con un pescaggio progettuale di 14 metri ed una velocità progettuale di 24 nodi.

Nella configurazione a doppio carburante, un serbatoio prismatico per gas naturale liquido da 22.490 m³ sarà installato sotto la sistemazione anteriore, mentre ci sarà un serbatoio per l’olio combustibile pesante di capacità pari a 4.430 m³.

Il serbatoio destinato al gas naturale liquido sarà una struttura indipendente IMO tipo B denominata ACT-IB Aluminium Cargo Tank (un brevetto Daewoo), dotata di isolamento di tipo a pannelli PUF (schiuma di poliuretano).



**BUREAU
VERITAS**

Il motore principale dovrebbe essere classificato quale MCR da 72.285 kW e l'autonomia della nave con il pieno di carburante dovrebbe essere di 25.000 miglia.

“Rispetto alla medesima nave dotata di un impianto motore a carburante tradizionale, vi saranno costi aggiuntivi di capitale per il motore e per il serbatoio destinato ad accogliere il gas naturale liquido con il sistema di gestione del gas, nonché una perdita di spazio destinabile al carico equivalente a 438 TEU al fine di fare spazio al serbatoio ed alle attrezzature per il gas.

Peraltro, il costo di capitale aggiuntivo e la perdita di guadagno su una teorica nave completa sono più che compensati dalle economie relative al carburante e dalle minori emissioni di questo modello progettuale” ha aggiunto Segretain.

(da: *worldmaritimeneews.com*, 19.01.2012)

STUDI E RICERCHE

Secondo Alphaliner crescono i problemi inerenti all'eccesso di capacità

Secondo Alphaliner, consulente marittimo con sede a Parigi, si prevede che la crescita netta della flotta di navi portacontainer cellulare raggiungerà gli 1,28 milioni di TEU (+8,3%) nel 2012, tenuto conto delle rottamazioni (stimate in 120.000 TEU) e del ritardo nelle consegne (stimato in 80.000 TEU).

A detta di Alphaliner, quest'anno è in programma la consegna di qualcosa come 253 navi cellulari, che rappresentano 1,47 milioni di TEU, il che potrebbe comportare un risultato finale di grosso modo 228 unità per 1,39 milioni di TEU, previo consenso alla ritardata consegna.

In confronto, la flotta cellulare è cresciuta del 7,9% nel 2011, per consegne pari a 127 navi con una capacità complessiva di 1.23 milioni di TEU.

A dispetto dell'incombente eccesso di capacità, nel 2011 sono state ordinate 239 navi cellulari per complessivi 1,77 milioni di TEU, con un valore aggregato di 19,5 miliardi di dollari USA.

Il registro delle ordinazioni ha raggiunto il numero di 620 navi (4,3 milioni di TEU) al 31 dicembre 2011, che rappresentano il 28% della flotta cellulare esistente (15,4 milioni di TEU).

Complessivamente 90 navi cellulari con una capacità combinata di 105.500 TEU hanno abbandonato la flotta nel 2011, di cui 70 unità (85.100 TEU) sono state rottamate.

Delle altre 20 navi, 17 unità (16.000 TEU) sono state private delle celle e convertite in navi rinfusiere o per carichi unitizzati, mentre tre unità (per 4.400 TEU) sono andate perdute.



La Alphaliner ha dichiarato che la crescita attesa nel 2012 per la flotta, pari all'8,2%, rappresenta una seria sfida per il settore della navigazione di linea, dal momento che ci si aspetta che la crescita attesa della domanda si indebolisca sino

al 6,5%, rispetto ad una crescita stimata del 7,7% nel 2011.

Riguardo alle consegne attese quest'anno, il 49% si concentra in navi di oltre 10.000 TEU.

Secondo Alphaliner, la maggior parte di queste grandi navi sono destinate all'impiego sulle rotte Estremo Oriente-Europa, cosa che andrà ad esacerbare l'eccesso di offerta che affligge i principali traffici est-ovest.

Ci si aspetta che tutti e 20 i principali vettori marittimi, con l'eccezione della cilena CSAV e della israeliana ZIM, prendano in consegna nuove navi portacontainer nel 2012.

La CSAV ha noleggiato tre navi in consegna quest'anno alla Maersk.

La Mediterranean Shipping con sede a Ginevra sarà il vettore dalla crescita più rapida nel 2012, con 21 navi di circa 250.000 TEU di capacità pronte ad aggregarsi alla sua flotta, seguita dalla Maersk, la quale anche prenderà in consegna 21 navi con 133.000 TEU di capacità.

La Maersk ha ampliato la propria capacità a ritmo doppio rispetto a quello del settore del trasporto marittimo containerizzato nel suo complesso nel 2011.

(da: worldcargonews.com, 11.01.2012)

CONFERENZE E CONVEGNI

Il Forum della GL su "Aggiornamenti ambientali per il settore marittimo"

Il Forum della GL (Germanischer Lloyd) sugli “Aggiornamenti ambientali per il settore marittimo” si è incentrato sulla disamina dell’obiettivo essenziale della riduzione dell’impatto ambientale nel settore marittimo.

Poiché le preoccupazioni circa la situazione economica internazionale predominano in tutti i titoli dei media, la tendenza è quella di ridurre a questioni di retrovia quelle ambientali.

Il Forum, tuttavia, ha dimostrato non solo che questo obiettivo è importante di per se stesso, ma anche che la soluzione delle problematiche “verdi” potrebbe aiutare il settore a dare impulso ai propri profitti.

Più di 150 rappresentanti del settore marittimo, delle compagnie di navigazione, delle agenzie marittime, della stampa specializzata e degli operatori interessati si sono riuniti per assistere alle presentazioni degli esperti della GL e discutere le implementazioni e le implicazioni commerciali delle problematiche operative e progettuali che il settore marittimo deve affrontare nella sua ricerca finalizzata alla riduzione della sua impronta ambientale, pur conservando una solida base commerciale.

Athanasios Reisopoulos, direttore per l’area Europa Meridionale della GL, ha dato il benvenuto agli ospiti e ha introdotto i relatori.

Dimitrios Korkodilos, amministratore delegato della Andriaki Shipping Co. Ltd nonché presidente della Commissione Tecnica Ellenica della GL, ha proseguito quale moderatore del Forum.



Korkodilos nella sua relazione introduttiva ha sottolineato che *“l’introduzione di nuove regole ambientali con conseguenze sulla progettazione e sugli aspetti operativi delle navi è stata il principale incentivo per la GL ad organizzare questo Forum, unitamente alla finalità di tenere aggiornata la comunità marittima greca sugli sviluppi significativi e sugli strumenti a sua disposizione”*.

La sempre più diffusa utilizzazione del gas naturale liquido quale alternativa al carburante navale convenzionale è potenzialmente in grado di comportare un immediato positivo impatto sulle conseguenze ambientali per il settore marittimo.

L’eliminazione delle emissioni di zolfo e di protossido di azoto, dei particolati e la notevole riduzione dell’anidride carbonica sono fattori che rendono il gas naturale liquido un’opzione allettante.

Come sempre, tuttavia, occorre porsi la domanda su quali siano le conseguenze economiche di tali iniziative.

Nella sua presentazione, il Dr. Pierre C. Sames, vice presidente anziano delle strategie nonché capo della ricerca e sviluppo della GL, ha riferito alcuni risultati emersi da uno studio congiunto della Germanischer Lloyd in ordine ai costi ed ai vantaggi delle navi alimentate da gas naturale liquido.

Esaminando una gamma di portacontainer da 2.500 a 18.000 TEU, lo studio, condotto in collaborazione con l'importante produttore di motori MAN & Diesel Turbo, elabora un modello dei costi e dei tempi di recupero dell'investimento dei sistemi a gas naturale liquido, calcolando vari scenari basati sul prezzo del carburante, sui costi dell'investimento, sull'uso dei sistemi per il recupero di energia dai rifiuti e sulla esposizione della rotta alle ECA (aree di controllo delle emissioni).

Per le navi operative prevalentemente nelle ECA (65%), il Dr. Sames nota come lo studio suggerisca che il recupero dell'investimento rispetto ad un sistema di gas naturale liquido sia di soli due o tre anni, mentre per le navi più piccole (2.500 TEU) lo studio dimostra che ad un prezzo di 1 dollaro USA per mMBTU, minore di quello dell'olio combustibile pesante, il gas naturale liquido diventa l'opzione preferita.

L'innovazione per ridurre l'impatto ambientale del settore marittimo è stata stimolata da una serie di nuove normative, sia in vigore che in itinere, introdotte da enti marittimi sia locali che internazionali.



La 62.a sessione della MEPC (Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino) dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) in particolare ha apportato notevoli modifiche allo scenario normativo del settore marittimo con l'EEDI (Indice Progettuale di Efficienza Energetica) ed il SEEMP (Piano di Gestione dell'Efficienza Energetica di Bordo).

Nel contesto della propria presentazione, Athanasios Reisopoulos, direttore di area per l'Europa Meridionale della GL, ha esaminato quali problematiche le recenti modifiche normative in materia di emissioni possano comportare per il settore dello shipping.

Concentrandosi sui principali fattori inquinanti per l'atmosfera dei gas esausti dei motori, Reisopoulos ha illustrato i provvedimenti e le tecnologie utilizzati al fine di ridurre le emissioni indotte dal settore marittimo.

Avendo analizzato l'effetto dei principali parametri contenuti nella formula dell'EEDI, il dirigente della GL ha delineato un certo numero di esempi di provvedimenti tecnici finalizzati ad incrementare l'efficienza energetica delle navi e a ridurre le emissioni di CO₂.

Infine, ma non meno importante, Reisopoulos ha presentato il modello progettuale della GL di nave portacontainer di raccordo ad emissioni zero ed alimentata ad idrogeno liquido, realizzata mediante l'utilizzazione di capacità in eccesso di generazione eolica off-shore.

A prescindere da quale carburante una nave stia utilizzando, per quanto attiene sia i nuovi modelli progettuali sia le navi operative al momento attuale, si possono realizzare notevoli

guadagni in relazione all'impatto ambientale dello shipping attraverso la massimizzazione dell'efficienza.

Il Prof. Ing. Volker Beltram, dell'unità FutureShip per le soluzioni marittime, ha presentato un certo numero di opzioni in cui armatori, operatori e progettisti possono utilizzare i progressi nelle progettazioni integranti l'assistenza computerizzata e nelle dinamiche dei flussi di calcolo allo scopo di migliorare l'efficienza della nave e di ridurre l'uso del carburante, limitando di conseguenza non solo le emissioni ma anche i costi.

Aristidis Efstathiou, direttore sviluppo attività per l'area Europa Meridionale, ha concluso il Forum con la sua presentazione sulle "Direttive per la redazione di Piano di gestione dell'Efficienza Energetica di Bordo".

Efstathiou ha sottolineato il fatto che il SEEMP diventerà presto obbligatorio per tutti le navi (di stazza lorda superiore alle 400 tonnellate) in occasione del loro primo rinnovo IAPP o dell'indagine intermedia successiva al 1° gennaio 2013.

Allo scopo di supportare i propri clienti – continua Efstathiou – la GL ha sviluppato una guida esplicativa sul formato e l'implementazione del SEEMP.

Il dirigente ha mostrato come i modelli standardizzati a misura di utente e le competenze sulla gestione dell'energia della GL possano agevolare gli operatori navali nella creazione di un SEEMP, sia che si tratti di un documento a sé, sia che esso faccia parte integrante di un più ampio sistema di gestione.

(da: worldmaritimenews.com, 24.01.2012)

IN CALENDARIO

- **5th Intermodal Asia 2012**
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia
Thursday 09 and Friday 10 February 2012
- **6th Indian Ocean Ports and Logistics 2012**
Mauritius
Thursday 29 and Friday 30 March 2012
- **7th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2012**
Cinnamon Grand Hotel Colombo, Sri Lanka
Thursday 26 and Friday 27 April 2012

- **10th ASEAN Ports and Shipping 2012**
Hotel Indonesia Kempinski Jakarta, Indonesia
Wednesday 30 and Thursday 31 May 2012
- **10th Intermodal Africa 2012**
ICC Durban, South Africa
Thursday 06 and Friday 07 September 2012
- **1st Black Sea Ports and Shipping 2012**
Bristol Hotel, Odessa, Ukraine
Thursday 18 and Friday 19 October 2012
- **8th Trans Middle East 2012**
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012
- **7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013**
Beira, Mozambique
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- **1st Med Ports 2013**
Alexandria, Egypt
Wednesday 24 and Thursday 25 April 2013
- **9th Trans Middle East 2013**
Beirut, Lebanon
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- **Intermodal Africa South 2013**
Durban, South Africa
Wednesday 27 and Thursday 28 November 2013

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.