



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

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

**ANNO XXXI**  
**Numero del 31 Maggio 2013**

**PORTI**

RIJEKA PRONTA PER UN FUTURO DA PORTA D'ACCESSO ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

MIGLIORI RISULTATI PER LA HAPAG-LLOYD ..... " 5

I VETTORI SCELGONO SUEZ ..... " 8

**TRASPORTO FERROVIARIO**

TRE IN GARA PER L'OPERATORE DI TRASPORTO FERROVIARIO MERCI RUMENO ..... " 10

**TRASPORTO STRADALE**

IL TIMORE DI SANZIONI CONDIZIONA ILCAMBIAMENTO SULLE STRADE ..... " 12

**LEGISLAZIONE**

INIZIATIVA DEL COMMISSARIO EUROPEO AI TRASPORTI PER MIGLIORARE  
GLI SCALI MARITTIMI DELL'UNIONE EUROPEA ..... " 15

**STUDI E RICERCHE**

LENTA NAVIGAZIONE IN AUMENTO ..... " 17

GRANDI NAVI, GRANDI PREOCCUPAZIONI PER I PORTI ..... " 19

**IN CALENDARIO** ..... " 22

**31 Maggio 2013**

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

## PORTI

### RIJEKA PRONTA PER UN FUTURO DA PORTA D'ACCESSO

La consegna di attrezzature destinate alla lavorazione di contenitori per un valore di 24 milioni di euro alla AGCT (Adriatic Gateway Container Terminal) di Rijeka, avvenuta il 19 maggio scorso, è finalizzata a dare il via ad una nuova era per il porto croato.

Le due gru a cavaliere STS post-panamax da 18 file e le sei RTG, in grado di sollevare 1 container su 5, nonché le 2 RMG destinate al piazzale ferroviario intermodale sono state tutte quante costruite dalla ZPMC in Cina.

L'arrivo al terminal dell'equipaggiamento in questione a bordo della nave registrata a Kingstown *Zhen Hua 20*, dopo un viaggio di due mesi, è stato celebrato dalle principali autorità cittadine, dall'autorità portuale, dall'operatore terminalistico, da varie linee di navigazione e da altri clienti.



Alla cerimonia di accoglienza hanno partecipato il sindaco di Rijeka Vojko Obersnel, il prefetto locale Vidoje Vujic, il direttore dell'Autorità Portuale di Rijeka Vlado Mezak, il presidente del consiglio di amministrazione della Luka Rijeka Vedran Devcic e l'amministratore delegato

dell'AGCT Phillip Marsham.

Nel corso del discorso di apertura, Obersnel ha detto che l'evento rappresenta un "vento di cambiamento" che soffia attraverso la città e ha dichiarato che adesso esiste una grande opportunità per il porto e per la Croazia come paese di svolgere un ruolo maggiore.

Si tratta di un'argomentazione sottolineata anche da Marsham nel suo intervento.

“Questo è un gran giorno e rappresenta un nuovo capitolo per Rijeka dal momento che segnala con decisione questo porto sulla mappa della regione dell’Adriatico settentrionale” ha dichiarato.

“Noi sogniamo di sviluppare Rijeka quale nuova porta d’accesso all’Europa centro-meridionale”.

Marsham ha detto che sarebbe stato affidato l’incarico per il nuovo equipaggiamento e che il nuovo ormeggio da 328 metri, che dispone di un pescaggio lungo banchina di 14,2 metri, sarebbe stato ufficialmente inaugurato a luglio.

Ciò coincide con l’ingresso della Croazia nell’Unione Europea, iniziativa che, a giudizio di Devcic, presidente del consiglio di amministrazione della Luka Rijeka, azionista dell’AGCT, attirerà altri investimenti nel paese ed altri traffici nel porto.

Nel giro di poco più di due anni lo AGCT ha investito 30 milioni di euro nell’operazione, che ha movimentato 126.680 TEU nel 2012.

Questa cifra è leggermente inferiore rispetto ai 130.052 TEU lavorati nel 2011.

Peraltro, la dirigenza confida che con il secondo ormeggio, l’ulteriore capacità di impilaggio, l’installazione delle nuove attrezzature e le limitazioni che affliggono gli altri porti della regione, il livello dei traffici possa ora accrescersi notevolmente.

Le previsioni parlano di una stima di 245.000 TEU entro il 2015.

L’AGCT è un’associazione d’impresa fra la ICTSI di Manila (51%) e la Luka Rijeka (49%).

*(da: worldcargonews.com, 20.05.2013)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### MIGLIORI RISULTATI PER LA HAPAG-LLOYD

La Hapag-Lloyd riferisce di avere riscontrato dei miglioramenti nei risultati del primo trimestre di quest'anno, con le tariffe di nolo in aumento del 4.2% da un anno all'altro ed una notevole riduzione delle perdite.

C'è stato un leggero incremento dei volumi di trasporto e le entrate sono aumentate del 3,1%, anche se il vettore ha dichiarato che le tariffe sono tornate sotto pressione a partire da aprile.

Come ci si aspettava, la compagnia di navigazione ha fatto registrare una perdita in quello che tradizionalmente è il trimestre più debole dell'anno per il settore del trasporto marittimo di linea.

Tuttavia, essa ha dimezzato le proprie perdite al lordo di interessi ed imposte rispetto al primo trimestre del 2012.

Le entrate hanno raggiunto 1,65 miliardi di euro nei primi tre mesi del 2013, con un incremento del 3,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Ciò è da attribuirsi principalmente ad un aumento delle tariffe medie di nolo, che sono cresciute del 4,2% rispetto all'anno precedente sino a 1.546 dollari USA per TEU.

Inoltre, il volume dei trasporti si è incrementato leggermente sino a circa 1,33 milioni di TEU (1,32 milioni di TEU nel primo trimestre del 2012).

Il prezzo del rifornimento è stato in media di 627 dollari USA per tonnellata nei primi tre mesi del 2013.

Sebbene questa cifra sia inferiore a quella relativa all'anno scorso (667 dollari USA per tonnellata) e perciò abbia in qualche modo alleviato la pressione, ciò significa che i prezzi del bunker restano elevati in modo persistente, ha aggiunto la compagnia di navigazione.

Alla fine del 2008, una tonnellata di bunker costava circa 150 dollari USA.

La Hapag-Lloyd ha generato un utile prima degli interessi passivi, delle imposte e degli ammortamenti su beni materiali e immateriali positivo di 24 milioni di euro nel primo trimestre, che rappresenta un considerevole miglioramento rispetto al primo trimestre del 2012 (meno di 21,1 milioni di euro).

Il risultato ante oneri finanziari adattato ha raggiunto poco meno di 53,2 milioni di euro.

Questo vuol dire che la compagnia di navigazione ha quasi dimezzato le proprie perdite rispetto a quelle fatte registrare nel primo trimestre del 2012.



“Il trasporto marittimo di linea ha iniziato il 2013 ad un livello più elevato rispetto a quello del 2012” ha dichiarato Michael Behrendt, presidente del consiglio di amministrazione della Hapag-Lloyd.

“Tuttavia, l’ambiente resta estremamente impegnativo.

Le tariffe sono state assoggettate ad una tangibile pressione sin da aprile, specialmente nell’ambito delle importanti rotte est-ovest, e la concorrenza sta diventando più dura anche nei traffici latino-americani.

È importante che le tariffe tornino presto ad un livello che produca sensibili profitti.

Questo è assolutamente essenziale ed è nell’interesse di tutti coloro che fanno affidamento su un settore marittimo funzionante ed affidabile, dalle linee di navigazione ai caricatori.

Non possiamo permetterci di ripetere la inesistente alta stagione dell’anno scorso”.

La Hapag-Lloyd ha già annunciato ulteriori incrementi tariffari in tutti i traffici e sta inoltre facendo i passi necessari per ridurre i costi.

Questi sforzi hanno iniziato a produrre i loro frutti nel primo trimestre, afferma Behrendt.

La compagnia di navigazione sostiene - con una percentuale di capitale a bilancio pari al 44,2% (al 31 marzo 2013) - di disporre di una solida struttura di bilancio.

È già stato assicurato il completo finanziamento di tutti gli investimenti in contenitori e navi concordati finora.



La Città di Amburgo, che adesso detiene una quota del 37% nella Hapag-Lloyd attraverso il consorzio Alfred Ballin, ha chiesto che vengano riprese le trattative con la Hamburg Süd ai fini di una fusione.

I negoziati relativi alla fusione fra le linee di navigazione containerizzate n. 1 e n. 2 della Germania

erano stati interrotti nello scorso mese di marzo, quando la Hamburg Süd, appartenente alla famiglia Oetker, aveva affermato di desiderare una quota di controllo nella società.

La Hamburg Süd afferma che è improbabile che i colloqui possano riprendere tanto presto.

Nella relazione di accompagnamento alla pubblicazione dei risultati della Hapag-Lloyd relativi al primo trimestre 2013, la TUI AG ha dichiarato che un'offerta pubblica iniziale per la propria residua quota del 22% nella Hapag-Lloyd è più probabile di una cessione azionaria.

La Città di Amburgo l'anno scorso aveva acquisito un'ulteriore quota del 16,4% nella Hapag-Lloyd, riducendo la quota della TUI dal 38,4%, di modo che il consorzio complessivamente detiene il 78%.

*(da: worldcargonews.com, 16.05.2013)*



## I VETTORI SCELGONO SUEZ

Diversi vettori hanno riorganizzato le proprie reti di servizio transpacifico e stanno dando maggiore importanza alle rotte Asia-Costa Orientale Nordamerica via Canale di Suez rispetto a quelle via Canale di Panama.

Principalmente, l'opzione di Suez consente ai vettori marittimi di utilizzare navi molto più grandi e di realizzare migliori economie di scala, una questione che è divenuta sempre più importante dati gli aumenti tariffari introdotti dalle Autorità sia del Canale di Suez che del Canale di Panama per i transiti su entrambe le idrovie.

Il cambiamento più significativo è stato apportato dalla Alleanza G6, che combina membri della Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK Line ed OOCL) con altri della New World Alliance (APL, HMM e MOL) e ha dato il via alla sua cooperazione nel transpacifico nell'ambito del settore di traffico Asia-Costa Orientale del Nordamerica.

In tutto, da parte della G6 sono stati sviluppati sei circuiti dedicati, rispetto ai cinque operativi quando i due gruppi effettuavano i propri servizi separatamente.

Ciò, perché un circuito era stato sospeso nel periodo antecedente alla stagione invernale quando il livello dei carichi era calato progressivamente.



L'allacciamento aggiuntivo che è stato ora inaugurato si concentra sulla rotta del Canale di Suez, con il cosiddetto servizio CEC che utilizza navi della classe da 8.000 TEU per una tabella di marcia che prevede scali diretti a Hong Kong, Shekou, Yantian, Singapore, New York, Norfolk, Charleston, Jeddah, Singapore, Cai Mep (Vietnam) e ritorno a Hong Kong.

In una dichiarazione congiunta rilasciata dalla G6 si legge: "La collaborazione in questione ci consente di offrire una rete di servizio anche più esaustiva ed armonica in questo traffico di primaria importanza con tempi di viaggio concorrenziali ed un aumento della frequenza delle partenze.

Ciascun membro della G6 è adesso in grado di offrire ai propri clienti una gamma notevolmente incrementata di scali portuali e di numerose partenze settimanali".

Il gruppo ha inoltre dichiarato che mediante l'uso di navi più moderne e più grandi il costo del carburante per TEU sarebbe migliore e che anche il livello delle emissioni verrebbe ridotto per unità di carico trasportata.

La Maersk Line è l'altro vettore che ha incrementato le proprie opzioni inerenti al Canale di Suez.

Essa infatti ha dirottato un servizio Asia-Golfo del Messico ed Atlantico da Panama al Canale di Suez e in quel contesto ha impiegato navi dalla capacità di 9.000 TEU.

Ciò rispetto alle unità della fascia dimensionale 4.000-4.500 TEU impiegata in precedenza.

L'iniziativa ha messo in grado il vettore danese di assorbire altre delle proprie grandi navi, dal momento che la nuova rotta del servizio è in effetti una fusione dei circuiti TP7 e AE9 del vettore, il secondo dei quali collegava l'Asia all'Europa.

La Maersk ha altresì stimato che l'iniziativa comporti risparmi dell'ordine di almeno 100 milioni di dollari USA in relazione al costo della propria navigazione in rete.

La domanda che adesso il settore si pone è se iniziative come questa si dimostreranno solo provvisorie, dal momento che la rotta del Canale di Suez è più lunga e quindi comporta tempi di viaggio più lunghi, in particolare dalla maggior parte delle località cinesi e del Nord-Est asiatico, che i prezzi sono aumentati e che, nel giro di due anni, navi di capacità sino ad almeno 12.000 TEU saranno in grado di transitare nel Canale di Panama.

*(da: worldcargonews.com, 23.05.2013)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### TRE IN GARA PER L'OPERATORE DI TRASPORTO FERROVIARIO MERCI RUMENO

Il Ministro dei Trasporti rumeno ha annunciato in una dichiarazione ufficiale che sono stati approvati tre candidati in relazione al rilanciato processo di privatizzazione di una quota del 51% dell'operatore ferroviario di trasporto merci rumeno CFR Marfa.



La OmniTRAX, uno dei maggiori gruppi privati statunitensi di gestione ferroviaria, la GFR, principale società privata di trasporto merci ferroviario della Romania, ed un consorzio costituito dalla ditta rumena TFG (Transferoviar Grup) e dal fondo d'investimento austriaco Donau-Finanz and CO KG Austria, "si sono qualificati per la seconda fase del

processo di privatizzazione" si legge nell'annuncio.

Ci si aspetta che l'offerta vincente venga annunciata il 20 giugno.

Il quotidiano finanziario rumeno Ziarul Financiar ha recentemente sottolineato in un suo recente articolo sul sito web che tutte le offerte presentate inizialmente erano state respinte dalle autorità rumene.

Il giornale ha intitolato la vicenda "un clamoroso colpo di scena" che ha portato il governo a semplificare notevolmente i criteri di qualificazione al fine di consentirne l'accesso a candidati il cui fatturato annuo derivante da attività di trasporto merci nel corso degli ultimi tre anni non sia stato minore di 20 milioni di euro, rispetto ai 100 milioni di euro ai sensi del precedente capitolato.

La vendita della CFR Marfa, pesantemente indebitata ed in perdita, è una delle condizioni poste dal Fondo Monetario Internazionale e dall'Unione Europea per la concessione di aiuti in base ad un accordo concluso nel 2011 dalla Romania.

Il prezzo di partenza per l'unità di trasporto merci ferroviario è stato fissato in 180 milioni di euro.

Dopo diversi posticipi nel cronoprogramma, lo Stato rumeno si è assicurata un'estensione trimestrale presso il FMI fino alla fine di giugno allo scopo di completare il processo di privatizzazione.

La CFR Marfa, che impiega 9.000 dipendenti, ha accumulato 1,5 miliardi di Lei (346,5 milioni di euro) di debiti.

Nel 2011 (l'ultimo anno per cui sono disponibili dati annui) la società ha realizzato una perdita netta di 93 milioni di Lei (21,5 milioni di euro) rispetto ad un fatturato di quasi 1,11 miliardi di Lei (255,7 milioni di euro).

Essa possiede inoltre un grande quantitativo di beni.

Anche il vicino Stato della Bulgaria ha in programma la privatizzazione della propria unità di trasporto merci ferroviario, la BDZ Tovarni Prevozi, ma anche in questo caso il procedimento ha dovuto subire ritardi.

*(da: lloydsloadinglist.com, 28.05.2013)*

## TRASPORTO STRADALE

### IL TIMORE DI SANZIONI CONDIZIONA IL CAMBIAMENTO SULLE STRADE

L'autotrasporto di merci rappresenta una componente importante di gran parte delle strategie dei fornitori di servizi logistici.

Indipendentemente dall'importanza degli altri aspetti della logistica globale, è quasi impossibile per la filiera della distribuzione continuare a muoversi, a livello sia nazionale che internazionale, senza utilizzare la rete stradale.

Esiste un certo numero di problematiche inerente alla movimentazione della filiera distributiva: la spinta a diventare verdi, le carenze di forza-lavoro, le scorte ridotte, la spedizione dei pacchi e la congestione del traffico.



Peraltro, ci sono dei provvedimenti che i fornitori di servizi logistici possono adottare al fine di alleviare tali difficoltà.

#### *Diventare verdi*

Il timore di multe e sanzioni sta spingendo il settore verso il cambiamento.

Una tassa chilometrica o eco-tassa è in procinto di essere imposta in molte località nel breve-medio termine, il che significa che i camion generalmente incorreranno in un sovrapprezzo basato sulle economie medie di carburante.

Per quanto attiene le relazioni sul CO<sub>2</sub>, i fornitori di servizi logistici dovranno puntare ad una efficiente assegnazione, localizzazione e misurazione dei costi e delle risorse, utilizzando le emissioni di carbonio per differenziare le proprie attività quanto a prezzi, qualità e velocità.

#### *Carenza di forza-lavoro*

La carenza di competenze è sempre stata vivamente avvertita dal settore logistico e, a meno che adesso non venga fatto di più, la carenza di autisti e magazzinieri rappresenterà un problema molto concreto per il settore della logistica.

La preoccupazione maggiore riguarda il previsto incremento del costo condiviso del lavoro relativo all'autotrasporto, che secondo vari studi si accinge ad aumentare sino al 50% entro il 2025.

### *Scorte ridotte*

I dettaglianti ed i produttori mirano sempre più a ridurre le loro scorte, minimizzando i propri costi mediante il trasporto di minori riserve di merce.

I fornitori di servizi logistici subiscono pressioni affinché effettuino i propri servizi a depositi e negozi con consegne di minori dimensioni ma più frequenti.

La gestione delle scorte sarà decisiva per i fornitori di servizi logistici in futuro: occorrerà minimizzare le scorte richieste in ciascuna località al fine di far fronte alla domanda dei clienti ed ottimizzare fino all'ultimo centimetro cubo di spazio di magazzino, con sistemi agili che consentano rapidamente l'invio, la selezione ed il trattamento, così come l'integrazione con le attrezzature di magazzino.

### *Spedizione dei pacchi*

Il comparto dei corrieri espressi stradali è sempre stato uno dei più dinamici in questo settore industriale.

La rapida crescita di internet e dello shopping su catalogo secondo il metodo "clicca ed acquista" sta esercitando pressioni sui fornitori di servizi logistici affinché non gestiscano solo consegne a pieno carico e di pallet, ma anche spedizioni di pacchi per conto dei propri clienti.

Poiché ci si sta progressivamente spostando verso un ambiente connotato da consegne multiple, i software dedicati alla visibilità della localizzazione e del tracciamento della merce dalla fabbrica al cliente finale saranno decisivi per i fornitori di servizi logistici.

### *Congestione del traffico*

La crescente congestione del traffico comporta che i camion rimangano bloccati in ingorghi stradali e perdano prezioso tempo di trasporto.

Al fine di evitarlo, occorre che i fornitori di servizi logistici possano collegarsi in diretta a sistemi di traffico in grado di ottimizzare le tratte o reindirizzare le spedizioni se necessario.

La strada da percorrere è certamente un sfida per i fornitori di servizi logistici, di modo che è imperativo mirare alle modalità con cui la tecnologia di consumo possa essere imbrigliata e combinata con i sistemi operativi che gestiscono la logistica, le ordinazioni e le fasi di riempimento allo scopo di realizzare vantaggi sulla concorrenza ed una esperienza sul consumo molto più personalizzata e soddisfacente.

La condivisione ed il riutilizzo dei dati, consentendo un flusso condiviso di informazioni e documentazione, esisteranno in misura sempre maggiore, migliorando la visibilità e l'efficienza in tutta la filiera della distribuzione.

*(da: lloydsloadinglist.com, 17.05.2013)*

## LEGISLAZIONE

### **INIZIATIVA DEL COMMISSARIO EUROPEO AI TRASPORTI PER MIGLIORARE GLI SCALI MARITTIMI DELL'UNIONE EUROPEA**

La rivista *Port Strategy* ha pubblicato una notizia d'agenzia il 23 maggio sulla nuova iniziativa intrapresa da Siim Kallas, Commissario Europeo per la mobilità ed i trasporti, finalizzata al miglioramento delle operazioni portuali e dei collegamenti di trasporto presso 319 porti-chiave dell'Unione Europea.

Le nuove direttive e le modifiche legislative che la Commissione Europea propone dovrebbero aiutare gli operatori portuali a migliorare i propri servizi e le proprie infrastrutture, nonché assicurare loro una maggiore autonomia finanziaria.

Esse intendono altresì far risparmiare all'economia europea sino a 10 miliardi di euro entro il 2030 e sviluppare nuovi collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio.

Kallas spiega che qualcosa come il 74% delle merci che partono dall'Europa o vi entrano lo fanno via mare, ma anche che un quinto dei traffici passa attraverso tre soli porti: Rotterdam, Amburgo ed Anversa.

Lo squilibrio fra le prestazioni dei porti comporta intasamenti e costi aggiuntivi per i caricatori, gli operatori del trasporto ed i consumatori.

Afferma Kallas: "I nostri scali marittimi sono porte d'accesso fondamentali che collegano i nostri corridoi di trasporto al resto del mondo.

Per noi è necessario prenderci cura di loro.

Peraltro, stiamo affrontando notevoli difficoltà in termini di congestione, crescita dei traffici ed investimenti.

Occorre che un numero maggiore dei nostri porti raggiunga questi standard elevati.





Le proposte odierne porteranno i servizi portuali europei nel 21° secolo, e contribuiranno ad attirare investimenti ed a creare posti di lavoro laddove ce n'è più bisogno”.

La revisione dei porti da parte della Commissione si concentra su 319 scali quale base per una rete portuale europea che funzioni bene e che gestisca il 96% delle merci ed il 93% dei passeggeri che transitano attraverso i porti dell'Unione Europea.

Essa include una comunicazione di revisione della politica portuale europea ed annuncia otto azioni della Commissione ed una proposta legislativa ad hoc al Parlamento ed al Consiglio Europeo al fine di introdurre le nuove disposizioni normative richieste per conseguire la politica e gli obiettivi.

La proposta dev'essere approvata dal Parlamento Europeo e dai ministri degli Stati membri dell'Unione Europea prima di essere adottata ai sensi delle normali procedure legislative.

L'articolo inerente alle notizie annunciate dal Commissario Europeo Siim Kallas si può leggere sul sito:

<http://www.portstrategy.com/news101/world/europe/exclusive-preparing-ports-for-the-future-making-the-most-of-a-vital-resource/ nocache>

*(da: portstrategy.com, 23.05.2013)*

## STUDI E RICERCHE

### LENTA NAVIGAZIONE IN AUMENTO

Secondo l'ultimo rapporto *Container Insight* della ditta di consulenze specializzata in analisi Drewry, la lenta navigazione, sebbene continui ad essere una questione dibattuta con i caricatori, ha fatto altri passi in avanti dal momento che i prezzi del carburante restano ostinatamente alti ed i vettori marittimi non possono più assorbirne il conto a causa della difficile condizione delle loro finanze.

La Drewry ritiene che i vettori marittimi stiano perdendo denaro a causa della guerra delle tariffe di nolo in corso nei traffici est-ovest e che essi si stiano ancora confrontando con l'eccesso di capacità.



Afferma la Drewry: "Alla fine di aprile, c'erano ancora 31 navi di oltre 10.000 TEU in consegna quest'anno, ed i vettori stanno esaurendo i posti in cui nascondere le navi da 8.000 TEU indesiderate che sono sopraggiunte dalle direttrici di traffico Asia-Europa".

Nel rapporto si dice che la crescita dei carichi fra l'Asia e gli Stati Uniti e fra l'Asia e la costa orientale del Sudamerica è insufficiente, il che significa che dovranno essere dismesse altre navi, oppure occorrerà introdurre ulteriore lenta navigazione.

"Dato che le tariffe di nolo est-ovest stanno nuovamente precipitando a livelli meno che economici, i vettori marittimi potrebbero tornare all'opinione secondo cui "i caricatori ottengono il servizio che pagano" mediante l'ulteriore rilascio dell'acceleratore delle proprie navi".

Secondo gli esperti, le velocità complessive stimate delle navi sono rimaste più o meno costanti da settembre a marzo, sebbene la ricerca della Drewry mostri che si sono verificati ampi divari a livello di singolo orario, a seconda dell'entità dell'ottimizzazione portuale richiesta".

Per un viaggio medio dall'Asia al Nord Europa che impiega 11 navi alla velocità di 19 nodi in direzione ovest e 15 nodi in direzione est, potrebbe essere aggiunta un'altra nave mediante l'incremento dei tempi di viaggio in direzione ovest di due giorni attraverso una riduzione della velocità di 1,5 nodi, il che

significa dover aggiungere cinque giorni al viaggio di ritorno attraverso una riduzione della velocità di 2 nodi.

Ciò, si legge nel rapporto, renderebbe difficile alla Maersk Line mantenere le stesse garanzie sui tempi di viaggio per il "Daily Maersk".

Il calcolo è più difficile riguardo al transpacifico, afferma la Drewry, a causa dei tempi di viaggio molto più variabili in relazione agli attuali servizi dall'Asia settentrionale, centrale e meridionale ai porti della costa occidentale del Nordamerica, ma, in ragione delle distanze molto minori coinvolte, il tempo perduto sarebbe di gran lunga minore.

Afferma l'analista di mercato: "Ci si dovrebbero presto aspettare ulteriori riduzioni di navi nelle tratte Asia-Europa ed Asia-Stati Uniti.

Ciò comporterà tempi di viaggio più lunghi, ma l'affidabilità degli orari dovrebbe migliorare grazie alle maggiori opportunità di recupero del tempo perduto".

*(da: lloydsloadinglist.com, 20.05.2013)*

## GRANDI NAVI, GRANDI PREOCCUPAZIONI PER I PORTI

Secondo l'ultimo rapporto *Container Insight* della società di analisi di mercato Drewry, per quanto sembrasse solo una questione di tempo prima che altri seguissero nuovamente la strada tracciata dalla Maersk in relazione all'innovazione delle grandi navi, la recente ordinazione della CSCL conferma che la linea di tendenza si è stabilmente affermata.

Pertanto, che cosa significa questo per i porti che ci si aspetta debbano lavorarle?

È il momento di suonare le sirene di allarme, oppure si tratterà solamente di attività usuali?

La risposta, si legge nel rapporto, non è nettamente in un senso o nell'altro.

I fattori maggiormente costosi per i porti sono il pescaggio e la lunghezza delle navi.

Le gru a cavaliere con gli sbracci più lunghi non sono certo a buon mercato, ma di solito sono molto più semplici da mettere in funzione rispetto a nuovi ormeggi o ad acque più profonde.

Non è una coincidenza, quindi, il fatto che le navi da 18.000 TEU in cantiere non siano più lunghe dei 400 metri delle loro controparti da 15.000 e 16.000 TEU già in servizio.

Ed è probabile che per la maggior parte degli scali portuali la varietà di carico significherà che le navi da 18.000 TEU dovranno effettuare operazioni con pescaggio di non più di 14-15 metri.



Molto dipende dal peso medio dei carichi e da dove nella rotazione dei porti saranno localizzati particolari scali.

Sebbene un pescaggio di 14-15 metri sia profondo, persino porti come Amburgo ed Anversa, che dispongono di un notevole pescaggio e di limitazioni alla marea in ragione dei loro lunghi corsi d'acqua fluviali, hanno ancora molto in gioco nella partita delle grandi navi.

Amburgo, ad esempio, ha già ospitato scali da parte della classe *CMA CGM Marco Polo* da 16.000 TEU, mentre Anversa ha accolto le navi della classe E della Maersk da 15.500 TEU, così come ha ospitato le navi da 14.000 TEU della MSC.

Certamente, non si tratta di scali tranquilli e flessibili come accade ad esempio per quelli quasi senza limitazioni al Maasvlakte di Rotterdam, ma nemmeno sono fuori dal gioco a causa delle dimensioni.

Tuttavia, le navi da 18.000 TEU stanno diventando più larghe, di modo che lo sbraccio delle gru è più critico.

Le navi Triple E da 18.000 TEU ad esempio contengono in larghezza 23 box, laddove la classe E della Maersk ne contiene 22 e la *CMA CGM Marco Polo* 21.

La maggior parte dei porti più importanti situati sulla rotta Asia-Europa, compresi quelli lontani dalle grandi città nel Mediterraneo, nel Medio Oriente e nel subcontinente indiano, hanno già impiegato grandi gru a cavaliere o hanno intrapreso passi per farlo, ma solo a livelli diversi.

Anche nel caso peggiore, se un terminal ancora dispone solamente di uno sbraccio per 20 contenitori, le navi possono essere stivate di conseguenza, oppure possono essere girate per accostarle alla banchina dall'altro lato.



In termini puramente fisici, le implicazioni presentate dalle navi da 18.000 TEU che effettuano operazioni fra l'Asia e l'Europa, perciò, non saranno diverse da quelle delle grosse navi odierne.

I porti potranno accoglierle senza problemi oppure i vettori potranno cercare di eludere le limitazioni.

È improbabile che qualcuno dei principali porti della tratta Asia-Europa possano ritrovarsi fuori dai giochi semplicemente per ragioni di capacità fisica.

Tuttavia, le navi da 18.000 TEU presentano altre implicazioni e non solo in relazione ai porti della direttrice Asia-Europa.

Le navi sempre più grandi metteranno a dura prova la capacità operativa dei porti, data la richiesta di lavorazioni più rapide al fine di mantenere i tempi di produzione.

Il fatto che le navi non stiano diventando più lunghe rende le cose ancora più difficili perché il semplice impiego di più gru in proporzione non costituisce un'opzione.

Inoltre, la lavorazione di tali navi non riguarda solo le prestazioni sulle banchine.

Anche il piazzale ed il retroterra devono essere in grado di tenersi al passo, capacità intermodale compresa.

Allo stesso tempo, le navi sempre più grandi continuano altresì ad esercitare pressioni per la costituzione di altre alleanze e l'avvio di altre collaborazioni al fine di riuscire a riempirle e, di conseguenza, i porti devono far fronte alla sfida costituita da una maggiore concentrazione dei volumi.

Infine, ma non da ultimo, ci saranno maggiori sovrapposizioni di naviglio.

L'impiego delle navi da 18.000 TEU sulla rotta Asia-Europa significa che un numero maggiore di navi più grandi sarà ricollocato nelle rotte est-ovest, nei traffici nord-sud ed in quelli interregionali.

Sono questi i settori in cui è più probabile che il problema della crescita dimensionale delle navi sarà avvertito più vivamente dai porti.

#### *L'opinione di Lloydsloadinglist*

È improbabile che l'iniziativa della CSCL di seguire la Maersk Line lungo la strada dei 18.000 TEU sia l'ultima del suo genere, dal momento che la maggior parte dei vettori sarà costretta a seguirne l'esempio.

I principali porti, pertanto, dovranno attrezzarsi conformemente, e non solo per il tragitto bordo-costa.

L'efficienza del varco terminalistico sarà importante tanto quanto il riuscire ad evitare gli intasamenti, per cui sarà necessario un uso maggiore dei collegamenti intermodali con la banchina.

Anche gli altri porti dovranno attrezzarsi per ricevere le navi da 10.000 TEU che potrebbero essere ribaltate dalla direttrice di traffico Asia-Europa.

*(da: lloydsloadinglist.com, 21.05.2013)*

**IN CALENDARIO**

- **11th ASEAN Ports and Shipping 2013**  
Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam  
Thursday 11 and Friday 12 July 2013
- **2nd Black Sea Ports and Shipping 2013**  
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey  
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013
- **8th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013**  
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India  
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- **11th Intermodal Africa South 2013**  
Feather Market Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa  
Thursday 21 and Friday 22 November 2013
- **12th Intermodal Africa North 2014**  
Lagos, Nigeria  
Wednesday 26 and Thursday 27 March 2014
- **3rd Black Sea Ports and Shipping 2014**  
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey  
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014
- **9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014**  
ITC Grand Chola Chennai, India  
Thursday 27 and Friday 28 November 2014

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di