



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](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

**ANNO XXXII**  
**Numero del 31 Gennaio 2014**

**PORTI**

ANVERSA STABILISCE UN NUOVO RECORD DI MERCE TRATTATA .....	Pag. 3
CRESCITA A DOPPIA CIFRA PER CONTSHIP ITALIA .....	" 6
CRISI NEI PORTI UCRAINI INDOTTA DALL'ECCESSO DI CAPACITÀ .....	" 8

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA MAERSK SCORPORA I SERVIZI INTERAMERICANI E LI AFFIDA AD UNA SOCIETÀ INDIPENDENTE DENOMINATA "SEALAND" .....	" 10
NUOVA PROPOSTA DI FINANZIAMENTO PER IL CANALE DI PANAMA .....	" 13
L'ACCORDO FRA HAPAG-LLOYD E CSAV CREA LA QUARTA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE A LIVELLO MONDIALE .....	" 15

**TRASPORTO FERROVIARIO**

TRASPORTO MERCI FERROVIARIO EUROPEO: BUONE E CATTIVE NOTIZIE PER TRASPORTATORI E GRUPPI LOGISTICI .....	" 18
--	------

**TRASPORTO STRADALE**

IL MERCATO DEI CAMION E DEI FURGONI RAGGIUNGE IL SUO LIVELLO PIÙ ALTO DA CINQUE ANNI A QUESTA PARTE .....	" 22
--	------

**TRASPORTO INTERMODALE**

LOTTA FRA CAMION GIGANTI E TRASPORTO MERCI FERROVIARIO? .....	" 24
---	------

**TRASPORTO AEREO**

LE LINEE AEREE RISOLTE A TENER DURO MALGRADO LE SCONFORTANTI PROSPETTIVE PER I VETTORI ELABORATE DAGLI ESPERTI .....	" 26
---	------

**INDUSTRIA**

AUMENTA LA FLOTTA INATTIVA DI NAVI OVER-PANAMAX .....	" 29
---	------

**LOGISTICA**

NUOVO HUB DI UN GRUPPO LOGISTICO EUROPEO PER LA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE ED IL TRASPORTO MERCI .....	Pag. 31
--	---------

**LEGISLAZIONE**

L'IRU PUBBLICA LE LINEE-GUIDA PER IL FISSAGGIO SICURO DEI CARICHI .....	" 33
I CARICATORI CHIEDONO LA FINE DELLA NORMATIVA EUROPEA SUI CONSORZI .....	" 35

**STUDI E RICERCHE**

LE GRANDI ALLEANZE POTREBBERO PORRE FINE ALLE GUERRE TARIFFARIE CHE AFFLIGGONO IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI DA CINQUE ANNI .....	" 37
SECONDO LA DREWRY I PROFITTI DEI VETTORI DIPENDONO DALLA RIDUZIONE DEI COSTI E DALLA VENDITA DEI BENI .....	" 40

<b>IN CALENDARIO</b> .....	" 42
----------------------------	------

**31 Gennaio 2014**

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

## PORTI

### **ANVERSA STABILISCE UN NUOVO RECORD DI MERCE TRATTATA**

Le cifre provvisorie sui traffici del porto di Anversa per il 2013 parlano di 190,6 milioni di tonnellate, con un incremento del 3,5% rispetto al 2012, che rappresenta un nuovo record per il porto medesimo.

Il record precedente è datato 2008 (a 189,4 milioni di tonnellate), l'ultimo anno prima della crisi finanziaria globale.

La principale forza motore che sta dietro alla crescita dei volumi sono le rinfuse liquide, mentre i volumi containerizzati sono leggermente diminuiti a causa della persistente recessione.

"Le rinfuse liquide hanno dato al nostro porto un impulso particolarmente forte" dichiara l'amministratore delegato dell'Autorità Portuale Eddy Bruyninckx.

"Questi risultati relativi ai volumi di merce sono stati conseguiti grazie agli investimenti effettuati da un certo numero di soggetti interessati negli ultimi anni.

Essi costituiscono altresì la prova migliore che la conversione di aree in precedenza dedicate a carichi unitizzati in infrastrutture per il deposito di cisterne ha comportato dei ricavi per il nostro porto.

Per quanto attiene ai contenitori, l'economia stagnante continua a pesare sulle cifre ad essi relative, ma la situazione è più o meno la stessa in tutta la fascia portuale che va da Amburgo a Le Havre.

Nel caso delle rinfuse secche, c'è stato un significativo decremento dei volumi di carbone rispetto allo scorso anno.

Questo sviluppo è dovuto alla chiusura di un certo numero di altoforni nell'hinterland, il che continuerà a comportare effetti negativi per le cifre inerenti alle rinfuse secche".

I volumi delle rinfuse liquide sono aumentato rispetto ai 12 mesi precedenti del 31,9% sino a 59,71 milioni di tonnellate.

I volumi trattati dal Sea-Tank Terminal hanno contribuito a dare impulso a queste cifre, ed anche gli investimenti effettuati dalla Antwerp Terminal Processing Company e dalla Independent Belgian Refinery (ex BRC) hanno contribuito a spingere verso l'alto i volumi.

Il porto di Anversa è il maggiore agglomerato petrolchimico d'Europa.

I volumi delle rinfuse secche sono calati del 26,8% sino a 13,98 milioni di tonnellate.

La contrazione è stata principalmente dovuta alle importazioni di carbone, il che fornisce un'immagine speculare rispetto alla situazione dei porti olandesi.



La mancata costruzione di una centrale elettrica alimentata a carbone ad Anversa ha comportato uno svantaggio per il porto, dal momento che i traffici sono stati dirottati presso altri porti che invece dispongono di una o più centrali elettriche alimentate a carbone e quindi sono in grado di ottenere una massa critica.

I volumi containerizzati sono leggermente diminuiti, sia in termini di tonnellate (102,2 milioni di tonnellate) che in termini numerici di contenitori (meno 0,7% sino a 8,572 milioni di TEU).

Si ritiene che le prospettive siano positive, tuttavia, grazie al recente annuncio della P3 Network che ha fatto sì che Anversa si stia dando da fare per conseguire quote di mercato nei traffici Estremo Oriente-Europa.

Inoltre, la MSC si accinge a concentrare le proprie attività ad Anversa (sulla riva sinistra).

I traffici ro-ro sono diminuiti del 5% sino a 4.557 milioni di tonnellate, sebbene il numero delle auto in realtà sia aumentato del 5,1% sino a 1.302.885 unità.

Anche le merci unitizzate convenzionali si sono ridotte nel corso dell'anno del 6,8% e ci si aspetta che le cifre definitive siano dell'ordine di 10,15 milioni di tonnellate.

Tuttavia, afferma il porto, "il valore delle merci unitizzate convenzionali per il porto non può essere semplicemente ridotto al numero di tonnellate trattate, dal momento che molti soggetti interessati alle merci unitizzate nelle zone

centro-meridionali del porto hanno investito in infrastrutture di movimentazione che hanno comportato un notevole valore aggiunto al di sopra ed al di là delle classiche attività relative alle merci unitizzate”.

Nel corso degli ultimi 12 mesi il numero delle navi marittime che hanno fatto scalo ad Anversa si è ridotto del 2,4% sino a 14.207, ma le stazze lorde sono salite del 3,8% sino a 330.459.546 tonnellate di stazza lorda.

Ci si aspetta che il numero delle ULCS (portacontainer ultra grandi, quelle con più di 10.000 TEU) si attesti a 197 nel 2013, 30 in più rispetto all'anno precedente.

La crescita è stata particolarmente significativa nella categoria delle navi con oltre 13.000 TEU.

*(da: worldcargonews.com, 30 Dicembre 2013)*

## CRESCITA A DOPPIA CIFRA PER CONTSHIP ITALIA

L'importante operatore italiano di terminal container Contship Italia ha assistito ad una crescita dei propri risultati combinati prossima al milione di TEU nel 2013 dal momento che i vettori hanno scelto i suoi due hub di trasbordo del Mediterraneo centrale di Gioia Tauro e Cagliari, mentre lo sviluppo delle sue operazioni in Marocco è proseguito di buon passo.

Malgrado la dura concorrenza per i traffici di trasbordo da parte dei rivali di Malta, del Pireo e del Suez Canal Container Terminal, il terminal ammiraglia della Contship di Gioia Tauro ha recuperato un po' di terreno perduto nel corso della recessione e da quando sono iniziate le difficoltà correlate alla Eurozona, trattando oltre 3 milioni di TEU rispetto ai 2,7 milioni di TEU dell'anno scorso.

Anche l'altro hub di trasbordo di Cagliari, in Sardegna, ha assistito ad una crescita a doppia cifra, dato che i risultati sono saliti del 12,7% da 582.000 a 656.000 TEU, per lo più in conseguenza della decisione della G6 a metà dell'annata di utilizzare il proprio servizio Asia Suez Service e di collegare attraverso il terminal in questione i carichi relativi alla Costa Orientale USA ed al Golfo del Messico.



Il membro della G6 Hapag-Lloyd ha incrementato la capacità navale di circa il 30% nel corso dell'anno sul proprio servizio Med Gulf Express.

Tuttavia, la crescita maggiore per la Contship è stata registrata al di fuori del suo portafoglio italiano, presso il terminal di trasbordo marocchino dell'Eurogate di Tangeri, dove i volumi sono praticamente raddoppiati sino a poco più di 1 milione di TEU.

Anche gli scali/porte d'accesso del Nord Italia della società della Spezia e di Ravenna hanno fatto registrare una crescita, sebbene con tassi più modesti del 4,1% e del 7,8% rispettivamente, principalmente quale conseguenza di una più intensa attività di esportazione, sebbene ci sia anche stato - a detta della società - un livello leggermente più elevato di container in importazione.

Malgrado il miglioramento dei volumi, la presidente della Contship Cecilia-Eckelmann-Battistello avverte che il 2014 dovrebbe restare un'annata problematica dal momento che l'intero settore della filiera dell'offerta di

contenitori avrebbe bisogno di maggiori entrate per assicurare sufficienti ritorni sugli investimenti.

“Ci aspettiamo ulteriori dinamiche di investimento nelle attività dei nostri stimati clienti le cui entrate devono essere ripristinate a livelli sostenibili al fine di salvaguardare il crescente livello degli investimenti.

Ciò deve essere considerato come un obiettivo fondamentale per la filiera della distribuzione globale, dal momento che senza dubbio la riduzione dei costi in termini assoluti, in costi di rete ed in spese portuali e terminalistiche ha un suo punto critico.

Le nostre attività continuano ad essere sotto pressione da questo punto di vista, mentre allo stesso tempo subiamo l’impatto comportato dal costo degli investimenti, di quelli energetici e di quelli del lavoro” dichiara la presidente.

*(da: theloadstar.co.uk, 13 Gennaio 2014)*

## CRISI NEI PORTI UCRAINI INDOTTA DALL'ECCESSO DI CAPACITÀ

I porti ucraini continuano ad effettuare prestazioni al di sotto della media a causa di un enorme surplus di capacità ed un nuovo rapporto afferma che non esiste una soluzione rapida per tale problema.

Il fatto è che, sebbene la capacità sia giunta a toccare i 3 milioni di TEU nel 2014, secondo i dati del 2013 l'offerta si attesta a soli 778.000 TEU.

Andrey Sokolov, responsabile di progetto della Informall, ha dichiarato a *Port Strategy*: "Se fosse possibile far tornare i traffici del Mar Baltico nei porti del Mar Nero, ciò darebbe ai porti ucraini 100.000 TEU in più; questo non



risolverebbe il problema dell'eccesso di capacità, ma potrebbe incrementare il flusso di contenitori a breve termine.

La crisi inerente all'eccesso di capacità ha molte radici, alcune delle quali derivanti da un periodo di rapido sviluppo antecedente alla crisi finanziaria del 2008, quando vennero approvati molti piani di

sviluppo portuale.

Sokolov ha detto che c'erano sul tavolo progetti relativi a terminal container nell'ordine di circa 43 milioni di TEU ma che poi non sono pervenuti alla realizzazione.

Lo studio rivela altresì che la prospettiva dell'alleanza P3 rappresenta un'arma a doppio taglio quando si tratta di affrontare problematiche relative all'eccesso di capacità.

Essa, peraltro, avrà un chiaro effetto sui porti perché, nel suo complesso, la P3 fornisce oltre il 51% dei traffici containerizzati di tutti i porti ucraini.

A Odessa, il terminal HPC (Hamburg Port Consulting) si sta espandendo e sta facendo piuttosto bene.

Il fatto di competere allo scopo di attirare linee di navigazione e di essere uno dei terminal maggiormente produttivi con una espansione in corso gli consente di disporre di una finestra di ormeggio libera.

Peraltro, la prospettiva dell'alleanza P3 potrebbe fargli perdere occasioni di lavoro a favore del vicino terminal BKP (Brooklyn-Kiev Port), il cui principale cliente è la CMA CGM, uno dei partner dell'alleanza.

Il terminal contenitori TIS (TransInvestServis) presso il porto di Yuzhniy, in associazione con la Maersk, ha mostrato una crescita dell'80% e sarà un altro concorrente della P3 poiché dispone di migliori condizioni per la navigazione e di tre gru super post-panama STS.

Allianza P3 a parte, vi sono altre problematiche con cui vedersela.

Il CTI (Container Terminal Illichevsk) sta perdendo quote di mercato a causa della mancanza di fondi a disposizione da investire in un nuovo terminal.

Ed anche se si tratta di un'opzione più a buon mercato, il vicino porto di pesca di Illychevsk, dove tutto è pronto per la movimentazione di contenitori, resta vuoto.

Sokolov ha sottolineato che la soluzione a lungo termine per la crisi di eccesso di capacità sarebbe quella di incrementare il transito di contenitori destinati in Russia.

Tutto ciò, però, dipende dalle prestazioni delle dogane ucraine alla frontiera con la Russia e dalla volontà di quest'ultima di sviluppare proprie infrastrutture a Novorossiysk, nonché dalla costruzione del nuovo porto di Taman.

*(da: portstrategy.com, 21 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **LA MAERSK SCORPORA I SERVIZI INTERAMERICANI E LI AFFIDA AD UNA SOCIETÀ INDIPENDENTE DENOMINATA "SEALAND"**

Il gigante danese di trasporto marittimo contenitori Maersk Line ha dichiarato il 9 gennaio di avere costituito una società indipendente al servizio delle direttrici di trasporto marittimo interamericane, battezzando la compagnia di navigazione con uno dei nomi più celebri – per quanto da tempo in disuso – della storia marittima.

Ai sensi dell'accordo, la Maersk con sede a Copenaghen, la maggiore potenza mondiale in fatto di trasporto marittimo di container, ha scorporato i propri servizi interamericani affidandoli ad una società consociata denominata "SeaLand" che darà il via alle operazioni il 1° gennaio 2015.

A detta della Maersk, la transizione alla SeaLand verrà effettuata per fasi nel corso dell'anno.

Il vettore di linea ha dichiarato che il personale della nuova compagnia di navigazione, che sarà guidata dall'amministratore delegato Craig Mygatt, da tempo dirigente della Maersk, sarà operativo dal 1° luglio.

È stato detto che l'attuale rete interamericana della Maersk Line, che consiste di 22 servizi, costituirà la base dei prodotti marittimi della SeaLand.

La SeaLand rileverà la gestione di quei servizi e sarà libera di collegarsi ad altri vettori per effettuare operazioni di partenze feeder.

La struttura della nuova compagnia di navigazione – afferma la Maersk – sarà modellata su quella operativa della società-madre.

La nuova società servirà per lo più clienti minori le cui necessità sono spesso diverse da quelle dei grandi gruppi multinazionali.

L'obiettivo, secondo la Maersk, è quello di un livello di servizio più congeniale dal punto di vista geografico a questo tipo di clienti rispetto a quello che potrebbero ricevere da una rete globale non dedicata alle loro attività.

"Abbiamo sentito dai nostri clienti che essi considerano di valore i servizi della Maersk Line, ma richiedono una maggiore stabilità ed un maggiore impegno dedicato" ha dichiarato Mygatt.

Timothy R. Simpson, un portavoce della Maersk, ha detto che i clienti minori situati nelle Americhe "hanno bisogno di un'organizzazione che sia vicina a loro e che sia raggiungibile".

Simpson ha dichiarato che le operazioni a livello mondiale della Maersk non prevedevano una costante fornitura di servizi nel contesto americano perché "non eravamo riusciti a risolvere il problema di come essere il vettore giusto per tutti in questo traffico".

"I caricatori e coloro che prendono possesso dei carichi a destinazione alla fine trarranno vantaggio dal fatto di lavorare con un soggetto indipendente che è



locale e concentrato sulle loro esigenze" afferma il portavoce.

Il nome "SeaLand" proviene dalla compagnia di navigazione per il trasporto di contenitori Sea-Land

Services, che una volta era uno dei nomi più conosciuti nel settore e che era stata acquisita dalla Maersk nel 1999.

La Maersk aveva poi abbandonato la denominazione congiunta di Sea-Land nel 2006.

Secondo Simpson, Mygatt ha deciso di far rivivere il marchio dopo avere scoperto in occasione di vari viaggi all'estero che i clienti lo associavano alla Sea-Land più che alla Maersk.

La nuova società avrà sede negli Stati Uniti, sebbene – a detta della Maersk – debba ancora essere individuata la località.

### *Indipendente dalla P3*

Le operazioni della SeaLand non avranno niente a che fare con la proposta alleanza "P3", l'accordo di condivisione di navi e porti fra Maersk, CMA CGM Group e Mediterranean Shipping Co. (MSC) che ha in programma di effettuare operazioni sulle direttrici di traffico che collegano il Nord America, l'Asia e l'Europa.

L'alleanza proposta darà ai tre vettori il controllo di circa il 43% del mercato del trasporto marittimo Europa-Asia, il 24% del transpacifico ed il 40-43% del transatlantico.

I regolatori negli Stati Uniti ed in Europa, che hanno indagato in ordine alle preoccupazioni relative alle alleanze riguardo all'eccessiva concentrazione del mercato ed all'eccessivo potere tariffario, sembrano pronti a benedirle.

I regolatori asiatici devono ancora essere sentiti.

*(da: theloadstar.co.uk, 9 Gennaio 2014)*

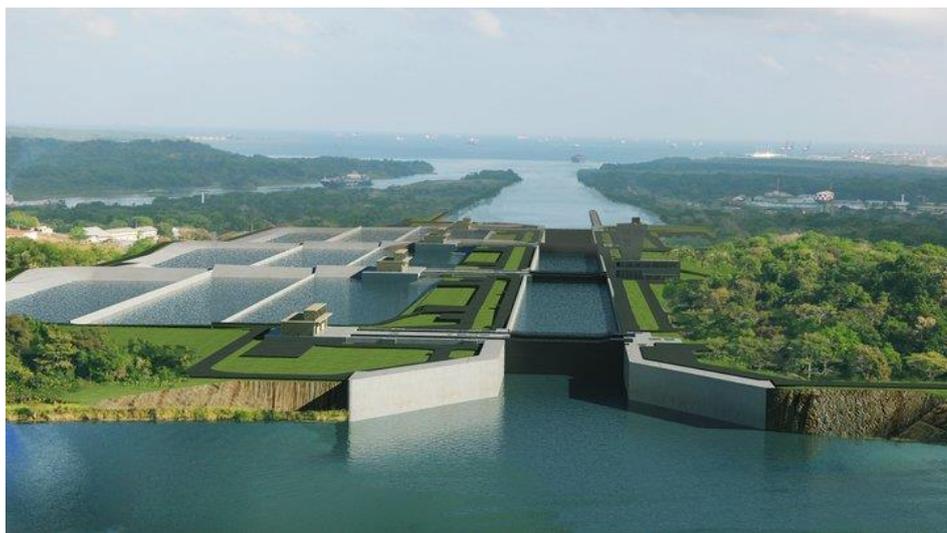
## NUOVA PROPOSTA DI FINANZIAMENTO PER IL CANALE DI PANAMA

L'Autorità del Canale di Panama ha dichiarato di essere in trattative in ordine ad una nuova proposta di finanziamento con il consorzio a guida spagnola responsabile dell'espansione dell'idrovia ed il suo assicuratore al fine di far sì che i lavori continuino nell'ambito del progetto, che deve affrontare enormi sforamenti dei costi.

L'amministratore del Canale Jorge Quijano ha dichiarato che il consorzio, guidato dal costruttore spagnolo Sacyr e che aveva minacciato a metà gennaio di sospendere i lavori relativi al progetto, ha posticipato il termine di scadenza alla fine di gennaio.

All'inizio del mese, il consorzio aveva promesso di fermare i lavori il 20 gennaio a meno che il Canale di Panama non avesse concordato di saldare le fatture per una stima pari a 1,6 miliardi di dollari USA inerenti a costi aggiuntivi non previsti.

Il canale è una delle rotte di trasporto marittimo più importanti del mondo e la sospensione dei lavori relativi al progetto costituirebbe una battuta d'arresto per le compagnie di navigazione desiderose di movimentare navi



più grandi attraverso l'idrovia, così come per i produttori di gas naturale liquido che vorrebbero spedire le esportazioni dalla costa del Golfo del Messico ai mercati asiatici.

"C'è una proposta sul tavolo che le parti hanno portato avanti" ha detto Quijano alla stampa.

"Essa potrebbe offrire una soluzione a lungo termine in modo che i lavori possano continuare".

Quijano ha detto che il consorzio aveva inviato una lettera con la quale avvertiva l'Autorità del Canale che i lavori non sarebbero stati sospesi prima del 31 gennaio.

Un responsabile dell'Autorità del Canale ha dichiarato che la costruzione sta avanzando al 25-30% della capacità.

L'Autorità del Canale di Panama ha detto di avere respinto un'offerta da parte della Commissione Europea per mediare la disputa multimiliardaria.

Il canale è una delle più importanti rotte marittime del mondo.

Il progetto nel suo complesso sarebbe dovuto costare circa 5,25 miliardi di dollari, ma lo sfioramento potrebbe far aumentare i costi fino a 7 miliardi di dollari.

L'Autorità ha dichiarato che essa potrebbe assumere su di sé una parte importante dell'espansione dell'idrovia se il consorzio incaricato del progetto rinunciasse alla minaccia di sospendere i lavori.

Il consorzio - che comprende l'italiana Salini Impregilo, la belga Jan De Nul e la panamense Constructora Urbana - aveva vinto la gara di appalto nel 2009 relativa alla costruzione di una terza serie di chiuse, che rappresenta la parte principale del progetto finalizzato al raddoppio della capacità della rotta transoceanica per le merci di quasi 80 km.

*(da: gcaptain.com, 21 Gennaio 2014)*

## L'ACCORDO FRA HAPAG-LLOYD E CSAV CREA LA QUARTA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE A LIVELLO MONDIALE

Le quotazioni della CSAV (Cia. Sud Americana de Vapores) SA hanno raggiunto il punto più basso degli ultimi due anni ed oltre dopo l'accordo siglato dalla compagnia di navigazione cilena per combinare le operazioni con la tedesca Hapag-Lloyd AG.

La sua quotazione è scivolata del 12% sino a 29,1 pesos alle 16.43 di Santiago, rappresentando la diminuzione maggiore da settembre 2011.

La quotazione era avanzata del 31% dal 3 dicembre scorso, dopo che il giorno precedente la compagnia, controllata dalla famiglia miliardaria cilena Luksic, aveva confermato di essere in trattative con la Hapag-Lloyd in ordine ad una fusione che avrebbe portato alla formazione della quarta compagnia di navigazione containerizzata a livello mondiale.



La CSAV deterrà il 30% della nuova compagnia ed andrà ad aggiungersi al miliardario tedesco Klaus-Michael Kühne ed alla città di Amburgo per una quota di controllo complessiva del 75,5%.

Le compagnie di navigazione hanno in programma due incrementi di capitale di 370 milioni di euro (507 milioni di dollari USA) ciascuna e la CSAV

cercherà inoltre di raccogliere altri 200 milioni di dollari USA al fine di acquisire nuove navi.

Secondo Arturo Curtze, esperto della società di gestione VanTrust Capital, queste iniziative hanno indotto preoccupazioni negli investitori di minoranza che assisteranno alla riduzione delle proprie quote a causa degli aumenti di capitale.

Le due società, che risalgono entrambe al 19° secolo, stanno lottando per superare un prolungato calo nel mercato del trasporto marittimo di container e competono con la rivale più grande A.P. Møller-Maersk A/S.

I Luksic, la famiglia più ricca del Cile, hanno puntato sul settore nel 2011 quando avevano iniziato a rilevare una quota nella CSAV.

A detta della CSAV, la compagnia di navigazione combinata conseguirà entrate per 12 miliardi di dollari all'anno.

### *Risparmi derivanti dall'accordo*

Secondo i dati forniti dalla ditta di consulenze Alphaliner, la Hapag-Lloyd attualmente effettua operazioni con una flotta di circa 150 navi, ovvero il 4,1% del settore mondiale del trasporto marittimo contenitori.

La CSAV dispone di 50 navi, vale a dire l'1,5% del mercato globale.

Come dichiara la CSAV, il collegamento fra le due compagnie di navigazione realizzerà risparmi per 300 milioni di euro (406 milioni di dollari USA).

La Maersk è il maggiore vettore di merci e box del mondo con il 14,6% della flotta globale.



Secondo Alphaliner, la svizzera Mediterranean Shipping Co. ha il 13,3% e la CMA CGM SA possiede l'8,5%.

La CSAV non ha detto se abbandonerà la propria quotazione alla borsa di Santiago nell'ambito dell'accordo o a quali condizioni le azioni saranno offerte ai soci di minoranza.

“La Hapag non è una società quotata in borsa, di modo che ciò sta provocando delle preoccupazioni fra gli esperti in ordine a come valutare l'accordo” ha dichiarato nel corso di un'intervista telefonica German Guerrero, socio della società di brokeraggio MBI Inversiones con sede a Santiago.

A detta della CSAV, nel contesto della seconda transazione essa potrebbe presentare un'offerta pubblica iniziale.

### *Rotte asiatiche*

Una portavoce della TUI AG (TUI1), Natascha Kreye, ha dichiarato nel corso di un'intervista che l'operatore turistico ha ancora in programma di presentare un'offerta pubblica iniziale in relazione ad una quota del 22% nella Hapag-Lloyd.

A detta di Friedrich Jousen, amministratore delegato della TUI, gli azionisti della Hapag-Lloyd hanno procrastinato la presentazione di un'offerta pubblica iniziale in attesa che le condizioni del mercato migliorino.

Kühne, che controlla la Kuehne & Nagel con sede a Schindellegi in Svizzera, il maggiore spedizioniere marittimo di merci del mondo, detiene una quota del 28% nella Hapag-Lloyd.

A giugno, Kühne aveva chiesto un dibattito circa il futuro della Hapag-Lloyd dopo che le trattative finalizzate alla fusione con i rivali tedeschi della Hamburg Süd erano fallite a marzo.

La Hapag-Lloyd rafforzerà la propria presenza nelle rotte Europa-America Latina ed America Latina-Asia attraverso questo accordo.

La famiglia Luksic controlla la CSAV con una quota azionaria del 46%.

Essi hanno investito più di un miliardo di dollari USA nella società negli ultimi due anni dopo che la stessa aveva fatto registrare una perdita di 1,25 miliardi di dollari USA nel 2011.

La compagnia di navigazione non aveva fatto registrare alcun profitto sin dal 2010 ed aveva riportato perdite per 108 milioni di dollari USA nei primi nove mesi dell'anno scorso.

Guillermo Luksic, il più vecchio dei tre fratelli che costituiscono la più ricca famiglia del Cile, è stato il presidente della CSAV fino alla sua scomparsa, avvenuta il 28 marzo dell'anno scorso.

I fratelli minori Andronico e Jean-Paul hanno nominato quale nuovo presidente una persona non facente parte della famiglia, Francisco Perez Mackenna.

La combinazione non comprende i beni inerenti a carichi liquidi ed alla rinfusa della CSAV.

*(da: [cargobusinessnews.com/bloomberg.com](http://cargobusinessnews.com/bloomberg.com), 23 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### TRASPORTO MERCI FERROVIARIO EUROPEO: BUONE E CATTIVE NOTIZIE PER TRASPORTATORI E GRUPPI LOGISTICI

Operatori attivi nel mercato europeo del trasporto merci ferroviario hanno effettuato un convoglio merci lungo 1,5 km dal piazzale di Sibelin, a sud di Lione, a Nimes nell'ambito del progetto triennale europeo finalizzato a trovare il modo di ridurre i costi operativi di oltre il 30% e ad incrementare l'efficienza e la capacità su corridoi di trasporto merci selezionati in tutto il continente.

Questa notizia si accompagna a quella dell'estensione della propria rete da parte della DB Schenker, ma altrove problemi finanziari hanno indotto una ditta logistica olandese a cessare le operazioni della propria divisione ferroviaria merci e a far fallire gli ultimi tentativi di privatizzazione della filiale di trasporto merci della società ferroviaria statale della Croazia.



Riguardo alla notizia proveniente dalla Francia, il 18 gennaio scorso la società ferroviaria nazionale SNCF, in collaborazione con la società nazionale di gestione della rete RFF, l'operatore intermodale tedesco Kombiverkehr ed altri 16 soggetti del settore, hanno collaudato il treno merci "lungo" sviluppato nell'ambito del progetto da 4,4 milioni di euro cofinanziato dall'Unione Europea.

L'esperimento è consistito nel mettere assieme tre treni intermodali regolari sulla tratta Germania-Spagna della Kombiverkehr (due convogli da 410 metri ed un altro da 620) che sono stati riproposti come una coppia di treni lunghi 750 metri messi assieme presso il piazzale di Sibelin per formare una unità da 70 carri in grado di trasportare un massimo di 4.100 tonnellate.

Allo scopo di movimentare "il mostro", due locomotive elettriche Alstom della classe 37000 – una in testa al treno e l'altra alla sua metà – sono state

collegate da un sistema radio realizzato dalla Schweizer Electronic e dalla Createch.

Questo progetto triennale, inaugurato il 1° aprile 2011, è stato promosso con l'obiettivo di mettere in servizio commerciale tali treni lunghi entro il 2016.

In ordine ad un'altra notizia relativa al settore del trasporto merci ferroviario europeo, la DB Schenker Rail (UK) ha annunciato l'attivazione di altri servizi di trasporto merci lungo la High Speed 1 che movimenteranno contenitori refrigerati di derrate alimentari deperibili e componenti per autoveicoli da Valencia in Spagna a Barking e Dagenham, nella parte orientale di Londra, attraverso il Tunnel della Manica.

Il nuovo contratto va ad aggiungersi al servizio per container oversize dalla Polonia al Regno Unito.

Neil McDonald, responsabile delle vendite della DB Schenker, ha dichiarato: "Siamo felici di contribuire ulteriormente alla crescita dei traffici merci sulla HS1.

I servizi ulteriori dalla Spagna andranno ad aggiungersi ad una già riuscita operazione di servizi andata e ritorno bisettimanali da e per la Polonia.

Noi abbiamo relazioni davvero positive con la HS1 che ci consente di offrire ai clienti nuovi ed attuali l'opportunità di trasportare merci da e per il continente europeo in carri che sono troppo grandi per essere avviati sulla rete nazionale ordinaria del Regno Unito.

Questi treni aggiuntivi dimostreranno ulteriormente i vantaggi di utilizzare la tratta ferroviaria High Speed 1 per i traffici con il continente europeo.

Noi guardiamo lontano per progredire nelle nostre già affermate relazioni con la HS1 allo scopo di aggiungere ulteriori servizi in futuro".

Il contratto di accesso ai binari della DB Schenker Rail con la HS1 per questi servizi aggiuntivi è inizialmente di 6 mesi dalla data di avvio, il 13 gennaio, con intenzione da parte di entrambi di continuare la collaborazione.

Afferma Nicola Shaw della HS1: "Siamo felici di accogliere servizi di trasporto merci aggiuntivi della DB Schenker Rail sulla linea ad alta velocità.

Questo è un bel salto in avanti per il trasporto merci sulla HS1 e si tratta di un settore in cui continueremo a crescere.

Il nuovo contratto dimostra il valore della rete ad alta velocità nel Regno Unito.

A causa delle dimensioni del trasporto merci, si tratta di qualcosa che può essere trasportato nel Regno Unito solo sulla rete ad alta velocità, offrendo al caricatore un servizio ferroviario europeo senza soluzioni di continuità.

Noi fruimo di buone relazioni con la DB Schenker Rail e da sempre sosteniamo che un approccio basato sull'associazione è decisivo per il successo a lungo termine della HS1".

Mentre le cose sembrano andar bene per due dei maggiori operatori di trasporto merci ferroviario in Europa, il gruppo logistico intermodale con sede nei Paesi Bassi Husa Transportation ha annunciato di avere in programma la cessazione delle operazioni della propria divisione di trasporto merci ferroviario HTRS



(Husa Transportation Railway Services Nederland) e della sua filiale tedesca HTRS Süd a partire dal 1° marzo, essendo in corso le procedure finalizzate alla vendita delle unità in difficoltà, cosa che si dice abbia già ingenerato un sacco d'interesse.

Per quanto nessuna delle altre divisioni del gruppo sia coinvolta in questa iniziativa, tale alienazione comporterà il ricollocamento di 75 dipendenti, che saranno probabilmente trasferiti ad altri operatori con legami in corso con la Husa, unitamente ai contratti relativi ad una ventina di locomotive.

Parlando alla stampa locale, il fondatore nonché amministratore delegato del gruppo Rob van Gansewinkel ha dichiarato che la società "è stata vittima dei prezzi in continuo aumento per le infrastrutture" e che c'è un'apparente "mancanza di regole uguali per tutti" nell'ambito del settore rispetto ad altre modalità, in particolare quella delle idrovie interne, dal momento che esse non pagano direttamente per l'uso delle infrastrutture, mentre gli operatori ferroviari debbono pagare gli oneri di utilizzazione imposti dai gestori delle infrastrutture.

Van Gansewinkel prosegue dicendo: "La liberalizzazione del mercato ferroviario per noi non ha avuto successo.

Sembra che solamente le imprese ex-statali ed un numero ristretto di grandi gruppi possano sopravvivere in questo mercato.

Dopo uno sforzo durato quasi un decennio, ci sentiamo come il famoso cane che correva in circolo mordendosi la coda senza andare avanti”.

Per quanto attiene la Croazia, il 13 gennaio sono ripresi i negoziati per la privatizzazione della HZ Cargo dopo che erano stati inizialmente abbandonati.

Il Ministero per gli Affari marittimi, i Trasporti e le Infrastrutture del paese aveva programmato la vendita di una quota del 75% della filiale statale al gruppo ferroviario rumeno Grampet, ma da quest’ultimo sono state espresse preoccupazioni sui diritti di proprietà, sui contenziosi legali in corso e sulle relazioni finanziarie fra la società ferroviaria in questione e la sua filiale intermodale AGIT.

La Grampet si è altresì detta preoccupata a causa dei debiti della HZ Cargo che sono aumentati sino a 2,7 milioni di euro nell’ultimo trimestre del 2013.

In una dichiarazione del Ministero croato si legge: “Ci si aspetta che entro la fine del mese si riesca ad ottenere una risposta definitiva riguardo alla privatizzazione della HZ Cargo.

Date le difficoltà finanziarie in cui la società si trova e data l’importanza costituita dalla soluzione dei problemi nell’intero settore ferroviario, è logico pensare a soluzioni alternative nel caso di un insuccesso della privatizzazione”.

*(da: handyshippingguide.com, 24 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### IL MERCATO DEI CAMION E DEI FURGONI RAGGIUNGE IL SUO LIVELLO PIÙ ALTO DA CINQUE ANNI A QUESTA PARTE

Il mercato dei veicoli commerciali ha raggiunto il suo punto massimo quinquennale indotto dall'imminente arrivo delle regole Euro 6 per gli autocarri pesanti unitamente al persistere di una domanda sostenuta per i furgoni.

I dati forniti dalla SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders) mostrano un incremento del 237% nelle immatricolazioni di camion oltre le sei tonnellate a dicembre rispetto a quelle dell'anno prima.

Ciò riflette il fatto che le imprese hanno deciso di completare le acquisizioni per il proprio parco veicolare prima dell'entrata in vigore il 1° gennaio scorso della normativa Euro 6.

Sono stati immatricolati qualcosa come 10.715 camion pesanti oltre 6 tonnellate rispetto ai 3.183 a dicembre dell'anno scorso.

Ciò significa che, in relazione all'intero anno, il mercato è stato in rialzo del 28% rispetto all'anno scorso per 49.430 unità.



La DAF ha conservato la propria posizione quale leader del mercato con una quota del 28%.

La Mercedes ha consolidato il suo secondo posto con un incremento della quota di mercato sino al 18% circa, mentre sia la Scania che la Volvo

hanno fornito buone prestazioni conservando rispettivamente il terzo ed il quarto posto.

Anche la Iveco ha guadagnato terreno con un miglioramento del 30% rispetto all'anno scorso.

Il mercato dei furgoni è aumentato del 13% da un anno all'altro, per 271.073 unità.

La Ford ha costituito il leader del mercato con una quota del 25%, seguita dalla Volkswagen, dalla Vauxhall e dalla Mercedes.

"Il mercato dei veicoli commerciali è aumentato del 14,7%, percentuale che rappresenta la migliore prestazione degli ultimi cinque anni" afferma Mike Hawes, responsabile della SMMT.

"Spinto da una sostenuta seconda metà dell'anno, il mercato camionistico è aumentato sino ad oltrepassare le 56.000 unità, mentre i proprietari ed operatori di furgoni hanno risposto positivamente alla più vasta ripresa economica che ha terminato l'annata con oltre il 13% in più rispetto al 2012.

L'introduzione dei nuovi camion Euro 6 sarà di fondamentale interesse nella più rilevante fase terminale del mercato 2014, mentre ci aspettiamo che gli imminenti lanci di nuovi furgoni commerciali procurino un'ulteriore crescita in questo importante settore".

*(da: logisticsmanager.com, 7 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### LOTTA FRA CAMION GIGANTI E TRASPORTO MERCI FERROVIARIO?

La CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) ha pubblicato un opuscolo dal titolo "Mega-camion contro trasporto merci ferroviario?".

Il settore ferroviario da tempo esprime preoccupazioni in merito al maggiore uso di mega-camion (alternativamente noti come "camion-mostri", "gigaliners" o anche "ecocombis" dai loro sostenitori) e con il suddetto opuscolo vorrebbe descrivere i motivi per cui ci si dovrebbe opporre ai tentativi di liberalizzare ulteriormente la loro utilizzazione.



In particolare, il settore ferroviario ritiene che consentire ogni uso più ampio dei mega-camion comporterebbe inevitabilmente un "effetto domino" e, col tempo, un loro uso generalizzato in tutta l'Europa.

Ciò sarebbe, inoltre, contrario all'agenda della Commissione Europea inerente al dirottamento modale dal trasporto stradale a quello ferroviario, più recentemente previsto nel Libro Bianco sui Trasporti del 2011 che ha stabilito l'obiettivo del trasferimento del 30% del trasporto merci stradale alla ferrovia ed alle idrovie interne entro il 2030, nell'ambito dell'iniziativa a lungo termine verso una significativa riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto.

A giugno del 2012, il Commissario Europeo ai Trasporti Siim Kallas aveva annunciato di avere in corso l'approntamento di una nuova interpretazione della Direttiva 96/53/EC sui pesi e sulle dimensioni dei veicoli per consentire l'uso transfrontaliero dei camion giganti fra due stati membri che approvassero la loro utilizzazione nell'ambito dei propri confini.

Questo annuncio, che andava in senso opposto alla posizione assunta dalla Commissione al riguardo al momento della prima approvazione della Direttiva, era stato fatto malgrado la forte opposizione dei parlamentari europei in seno alla Commissione Trasporti, nonché da parte di alcuni stati membri.

Ad aprile del 2013, questa interpretazione è stata inclusa nella proposta portata avanti dalla Commissione al fine di rivedere la Direttiva 96/53/EC, consentendo così finalmente ai parlamentari europei ed agli stati membri di considerare in modo appropriato la proposta.

È importante sottolineare come il dibattito sulla circolazione transfrontaliera non riguardi solo i camion da 60 tonnellate.

La direttiva, se venisse approvata, consentirebbe la circolazione di tutti i camion di peso superiore alle 40 tonnellate e di lunghezza pari a 18,75 metri nel caso fossero d'accordo i loro stati membri.

Si dovrebbe inoltre notare che, per la prima volta, il controllo del trasporto internazionale passerebbe dal livello europeo a quello inferiore degli stati membri.

Una delle principali preoccupazioni di natura politica del settore ferroviario consiste nell'ottenimento di un settore in cui siano tutti alla pari e di una concorrenza leale fra tutte le modalità di trasporto.

Oggi, tale concorrenza leale è distorta dalla mancanza di trasparenza nei costi sociali di ogni modalità di trasporto, quali l'inquinamento, il rumore, la congestione e gli incidenti.

Non è intenzione del settore ferroviario "biasimare" il settore stradale perché cerca di migliorare la propria efficienza.

Tuttavia, qualsiasi tentativo di liberalizzare le attuali limitazioni all'uso potrebbe comportare importanti implicazioni che sarebbero contrarie ai più ampi obiettivi dell'Unione Europea.

Il settore ferroviario ritiene che la Commissione Europea, il Parlamento Europeo e gli stati membri non dovrebbero considerare tale questione in modo semplicistico ed a breve termine, ma tener conto degli effetti dinamici dei mega-camion e del loro impatto sul sistema dei trasporti nel suo complesso.

*(da: eurift.be/cer.be, 8 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO AEREO

### **LE LINEE AEREE RISOLUTE A TENER DURO MALGRADO LE SCONFORTANTI PROSPETTIVE PER I VETTORI ELABORATE DAGLI ESPERTI**

Sarebbe bene iniziare il 2014 con una nota di ottimismo nel settore del trasporto merci aereo.

Mentre secondo la IATA i traffici nel 2013 sono aumentati appena dell'1% rispetto al 2012, novembre e dicembre sono sembrati essere mesi maggiormente in rialzo, dal momento che la domanda finalmente è tornata a salire ed i consumatori hanno mostrato più fiducia.

Anche se i dati di dicembre non sono ancora disponibili, la World ACD ha riferito che "novembre è stato chiaramente un buon mese vecchio stile per i carichi aerei".

I dati da un anno all'altro indicano che i pesi addebitabili si sono incrementati di circa l'8% e le entrate sono aumentate del 5,2%, mentre il calo dei rendimenti è stato del 2,5%, sebbene i rendimenti appaiano migliori se confrontati con le cifre relative ad ottobre, che mostrano una crescita decente pari al 3%.

Nel complesso, la WorldACD ha mostrato statistiche leggermente migliori di quelle della IATA, con un aumento dei volumi dell'1,6% da gennaio a fine novembre, mentre i rendimenti da un anno all'altro in dollari USA sono diminuiti di un fosco 3,7%.

Com'è stato notato molte volte l'anno scorso, la crescita della capacità di trasporto merci aereo nel 2014 avrà facilmente maggior peso della crescita dei volumi.

Come gli esperti della Seabury hanno notato alla fine dell'anno scorso, "anche nel caso di una crescita modesta dei volumi, l'aumento della capacità stivata lascerà indietro qualsiasi crescita della domanda.

Non vi è alcun dubbio che, se ciò continuerà, gli operatori di trasporto merci avranno a che fare con difficoltà a lungo termine.

“Anche se le economie operative dei grandi operatori di trasporto merci negli ultimi anni sono migliorate di qualcosa come il 15%, ciò non è bastato a compensare il declino dei rendimenti netti pari al 25% circa”.

Una prospettiva olistica mostra che, anche nel caso fosse possibile un tasso di crescita del mercato dal 3 al 4%, non ci sarebbe un impulso di questo tipo nei rendimenti.

In questo caso non possono esserci previsioni ottimistiche”.

Ciò, tuttavia, non ha scoraggiato la Cathay Pacific, che alla fine dello scorso mese di dicembre ha annunciato un’ordinazione di tre aeromobili 777-300ER, in consegna l’anno prossimo, e di un ulteriore 747-8F, per portare la propria flotta di questo tipo sino a 14 unità entro il 2016.

La Cathay ha inoltre assistito alla consegna degli ultimi suoi tre 747-F8 dell’ordinazione di 13 unità appena prima di Natale.

La Boeing senza dubbio ha trascorso un mese assai intenso, dato che la AirBridge Cargo ha ricevuto il suo quinto 747-8F in ritardo alla fine del mese scorso.



Nel contempo, la Korean Air ha registrato la consegna della quarta unità della sua ordinazione di sette 747-8F.

Come riferisce *Cargo Facts*, mentre la domanda di aerei passeggeri è chiaramente in aumento, le ordinazioni per aerei adibiti al trasporto di merci sono state una specie di rarità l’anno scorso.

Malgrado sia la Boeing che la Airbus affermino di essere i primi in fatto di vendite di aeromobili cargo, in realtà ci sono state 31 cancellazioni di ordini per tali unità a fronte di sole 23 ordinazioni, lasciando alla Airbus un registro di ordinazioni nette inferiore alle 12 unità e la Boeing con solo quattro.

È probabile che la crescita di capacità, innescata dalle attività relative al trasporto passeggeri, continui ad esercitare una pressione verso il basso sui rendimenti del trasporto merci aereo, ma i prodotti aerei speciali sembrano un settore migliore.

La WorldACD ha riferito di una crescita del settore del 7%, con gli oggetti di valore in salita del 14% ed i prodotti farmaceutici sino al 9%.

In effetti, si legge nella pubblicazione, il rendimento in dollari USA dei farmaceutici è stato del 49% maggiore in media rispetto a quello dei carichi generali su rotte paragonabili.

Si tratta di un settore in cui i vettori europei da tempo in sofferenza potrebbero prosperare, dal momento che il 60% di tutte le spedizioni di farmaci hanno origine in Europa.

Il Pacifico asiatico si è assicurato il 22% di tutti i farmaci spediti per via aerea, mentre il Nord America ha rappresentato il 21%.

Peraltro, avverte la Seabury, l'economia di punta dell'Europa, cioè la Germania, ha cominciato a registrare l'anno scorso un calo delle esportazioni complessive, quindi questa potrebbe essere un'altra annata difficile per i vettori del continente.

*(da: theloadstar.co.uk, 6 Gennaio 2014)*

## INDUSTRIA

### AUMENTA LA FLOTTA INATTIVA DI NAVI OVER-PANAMAX

A livello mondiale, il numero complessivo delle portacontainer inattive più grandi di 500 TEU si è attestato a 235 unità per una capacità aggregata di 779.230 TEU alla fine del 2013, che rappresentano il 4,5% della flotta cellulare totale.



Come riferisce Alphaliner, l'incremento della flotta di navi portacontenitori inattive in tutto il mondo è stato attribuito all'impatto della partenze a vuoto di fine anno ed agli adeguamenti invernali alla capacità, che hanno comportato l'immissione fuori servizio temporanea di un certo numero di grandi navi.

Alla fine di dicembre, 13 navi di oltre 7.500 TEU erano senza impiego, unitamente ad ulteriori 27 navi le cui dimensioni spaziano da 5.100 a 7.500 navi, portando così il numero delle unità over-panamax inattive a 40, il livello più elevato da oltre un anno.

La più colpita continua ad essere la categoria del naviglio panamax della fascia da 3.000 a 5.100 TEU, con 75 unità inattive, che rappresentano il 7,3% del numero complessivo delle navi ed il 7,5% della capacità totale in questa categoria dimensionale.

Il livello record delle rottamazioni nel 2013 ha avuto un impatto solo trascurabile sulla situazione complessiva dell'eccesso di capacità.

Sono state rottamate complessivamente 74 navi fra 3.000 e 5.000 TEU, ma ciò non è servito molto a porre rimedio all'eccesso di offerta del tonnello panamax.

Ci si aspetta che il surplus corrente finisca per inviare un numero maggiore di navi panamax ai cantieri di rottamazione nel 2014, comprese alcune navi relativamente nuove al di sotto dei 20 anni.

Sebbene sia possibile che la flotta inattiva possa ridursi leggermente a gennaio a causa della domanda più sostenuta nel periodo antecedente alle vacanze del Nuova Anno Cinese, l'impatto che ne risulterà avrà vita breve.

Si prevede che la capacità inattiva resti elevata fino a marzo, prima che la ripresa dei servizi revocati a causa della fiacca stagione invernale venga del tutto ripristinata.

Il mercato del trasporto marittimo di container dovrà inoltre fare spazio ad un quantitativo record di TEU (1,6 milioni) di nuova capacità che dovrebbe arrivare nel 2014.

*(da: schednet.com, 15 Gennaio 2014)*

## LOGISTICA

### **NUOVO HUB DI UN GRUPPO LOGISTICO EUROPEO PER LA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE ED IL TRASPORTO MERCI**

Dopo essersi assicurato il premio annuale BIFA nel Regno Unito per la categoria "Sviluppo del Personale" principalmente a causa dell'eccellenza della sua nuova infrastruttura di addestramento, il gruppo Dachser con sede in Baviera ha annunciato lo sviluppo del suo più recente hub logistico nella regione di Berna.

Questo sarà il nono sito svizzero per il gruppo che è presente nel paese fin dal 1967 ed occuperà un'area di 12.200 metri<sup>2</sup>, creando circa una quarantina di nuovi posti di lavoro attinenti alle spedizioni di merci ed a operazioni della filiera delle forniture per la regione.

Il sito in cui sono stati realizzati i nuovi locali si trova nel parco industriale di Lyss; alla cerimonia inaugurale del sito hanno partecipato Marcel Meier, presidente del consiglio di amministrazione della Dachser Svizzera, unitamente ad Urs Häner, responsabile commerciale per il paese ed Andreas Hegg, sindaco di Lyss; le operazioni di trasporto dovrebbero iniziare a settembre del 2014.

Dal 2015 in poi, la Dachser avrà una presenza nel Cantone di Berna oltre alle sue già esistenti località nei Cantoni di Zurigo, Basilea, San Gallo e Waadt e la vicinanza alla Svizzera Occidentale accorcerà i tempi di viaggio di qualcosa come un'intera giornata.

La prima fase di costruzione riguarda un magazzino di 2.260 m<sup>2</sup> per merci industriali, nel quale possono essere caricati e scaricati 18 camion.



Ciascun piano dell'ufficio su due livelli si estende per 680 metri<sup>2</sup>.

Inoltre, un'area di 4.000 m<sup>2</sup> è stata riservata per una possibile espansione attualmente in programma per il 2019.

Il sindaco Hegg ha accolto positivamente lo sviluppo, affermando che la Dachser sta ampliando la varietà delle tipologie di lavoro nella regione, dato

che l'espansione dei servizi di logistica procura vantaggi alle piccole industrie locali, ai traffici specializzati ed agli impianti manifatturieri.

Commenta Urs Häner: "Il nuovo sito ci consentirà di sviluppare le nostre operazioni nella regione bernese e, allo stesso tempo, di alleviare la pressione su Birsfelden.

Con le sue nove filiali, la Dachser è ora presente nei più importanti centri economici della Svizzera".

*(da: handyshippingguide.com, 14 Gennaio 2014)*

## LEGISLAZIONE

### L'IRU PUBBLICA LE LINEE-GUIDA PER IL FISSAGGIO SICURO DEI CARICHI

La Commissione Internazionale per gli Affari Tecnici dell'IRU (International Road Transport Union) ha pubblicato il 13 gennaio le Linee-Guida Internazionali per il Fissaggio Sicuro dei Carichi nel Trasporto Stradale "al fine di promuovere pratiche sicure di fissaggio del carico presso tutti i soggetti coinvolti nel trasporto di merci via strada e per incrementare ulteriormente la sicurezza stradale".



Le linee-guida dell'IRU, pur basandosi principalmente su uno standard europeo relativo alla limitazione dei carichi sui veicoli stradali (EN 12195-1:2010), comprendono anche altre pratiche inerenti alla sicurezza osservate in tutto il settore dell'autotrasporto, come nel trasporto di legname e veicoli ed altri ancora, non regolamentate dallo standard europeo.

“Lo scopo di queste linee-guida è quello di consentire a tutti i soggetti impegnati in operazioni di trasporto stradale in tutto il mondo di caricare e fissare correttamente le merci sui veicoli” afferma Mårten Johansson, Presidente della Commissione Internazionale per gli Affari Tecnici dell'IRU.

“Se tutti i soggetti interessati mettessero in atto pratiche sicure per il fissaggio dei carichi sin dall'inizio, si realizzerebbero miglioramenti sostenibili nelle operazioni di trasporto e degli standard relativi alla sicurezza stradale a livello nazionale ed internazionale”.

L'IRU sottolinea che le regole sul fissaggio sicuro dei carichi variano da un paese all'altro, o addirittura non esistono in alcuni paesi e certe regioni, rendendo difficile agli operatori dell'autotrasporto conoscere i requisiti minimi per i viaggi internazionali.

Le linee-guida, sviluppate in collaborazione con partner dei settori della sanità, della sicurezza e della formazione, così come dell'ambiente lavorativo, contribuiranno a ridurre il numero delle persone lese e le interruzioni del trasporto risultanti dagli incidenti correlati al carico nei luoghi di lavoro e sulle strade, aggiunge l'IRU.

*(da: lloydsloadinglist.com, 13 Gennaio 2014)*

## I CARICATORI CHIEDONO LA FINE DELLA NORMATIVA EUROPEA SUI CONSORZI

Un insigne gruppo di caricatori sta facendo pressioni sulla Commissione Europea affinché cessi di trattare il settore marittimo come un caso speciale per quanto concerne le regole sulla concorrenza.

Il GSF (Forum dei Caricatori Mondiali), che rappresenta gli interessi della merce in tutto il mondo, si è espresso a sostegno dell'abrogazione dell'esenzione di categoria attualmente concessa ai consorzi delle linee di navigazione.

Il Regolamento sui Consorzi n° 906/2009 scade ad aprile del 2015 e Bruxelles sta considerando se non rinnovarlo oppure lasciare che il settore venga trattato nello stesso modo degli altri.

Al momento attuale, un consorzio di navigazione di linea dispone di un'esenzione di categoria ai sensi della normativa sulla concorrenza dell'Unione Europea se la sua quota di mercato è al di sotto del 35%.

Un'alleanza più grande non è necessariamente illegittima, ma i membri devono effettuare un'autovalutazione per far sì che non vi sia alcun abuso della propria posizione dominante.

Sia la programmata P3 Network fra le tre maggiori linee containerizzate del mondo che l'ampliata alleanza G6 eccederebbero il limite del 35% nelle direttrici di traffico fondamentali.



Alcuni legali, che sostengono che le regole al riguardo dovrebbero essere rinnovate, vorrebbero altresì che questa soglia del 35% venisse innalzata al fine di portarla in linea con altre giurisdizioni in cui può essere consentita sino al 50%.

I consorzi sono accordi di cooperazione fra linee di navigazione come quelli di condivisione di navi che riducono i costi e migliorano l'efficienza operativa.

Tuttavia, i membri continuano a farsi concorrenza quanto ai prezzi.

Bruxelles favorisce questo tipo di collaborazione ma sta lavorando per pervenire ad una situazione in cui tutti i settori siano trattati allo stesso modo.

Il GSF ha dichiarato di essere favorevole alla politica generale della Commissione finalizzata all'abrogazione della normativa sulle esenzioni di categoria settoriali.

La sua raccomandazione era intesa "ad assicurare che non ci sia più alcun trattamento speciale del settore marittimo ai sensi della normativa sulla concorrenza dell'Unione Europea".

Il segretario generale del GSF Chris Welsh afferma: "Dal momento che adesso è stato stabilito definitivamente quali dovrebbero essere i parametri accettabili degli accordi sui consorzi, non c'è più alcuna ovvia necessità di un "porto sicuro" dal momento che un'autovalutazione è tutto sommato sufficiente per gli accordi standard sui consorzi".

Di conseguenza, il GSF ha dichiarato che nel merito gli accordi standard sui consorzi continueranno ad esistere in assenza di una regolamentazione delle esenzioni di categoria, poiché gli accordi di valutazione ai sensi delle Linee-guida Orizzontali sulla Concorrenza comprenderanno anche i buoni accordi che conferiscano autenticamente vantaggi ai caricatori mediante la riduzione dei costi, l'abbassamento delle tariffe e l'estensione ed il miglioramento dei servizi.

"Il GSF ritiene fermamente che l'accordo relativo all'alleanza globale P3 dimostri che i vettori non hanno bisogno dell'esenzione di categoria per i consorzi per pianificare la loro cooperazione.

Gli accordi relativi a consorzi al di sopra della soglia della quota di mercato del 30% ricadono al di fuori dell'esenzione per i consorzi e, in ogni caso, sono soggetti ad autovalutazione.

Non è necessario avere un'esenzione di categoria per dimostrare l'esistenza di accordi consortili fra le parti" ha detto Welsh.

In passato, la soglia era fissata al 30% per le linee di navigazione riunite in conferenze, ma essa era stata innalzata al 35% per tutti i vettori quando l'Europa aveva proibito la fissazione di prezzi collettiva per mezzo di conferenze nel 2008.

Gli accordi consortili fra linee di navigazione non hanno aspetti inerenti ai prezzi.

*(da: lloydsloadinglist.com, 22 Gennaio 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### LE GRANDI ALLEANZE POTREBBERO PORRE FINE ALLE GUERRE TARIFFARIE CHE AFFLIGGONO IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI DA CINQUE ANNI

Secondo l'esperto del settore marittimo Dirk Visser, l'avvento delle mega-alleanze nei traffici marittimi di linea a livello mondiale potrebbero segnare la fine della estrema instabilità delle tariffe che ha caratterizzato il settore negli ultimi cinque anni.

Visser, consulente anziano della Dynamar, ha dichiarato a *The Loadstar*: "Per come la vedo io, se le alleanze fossero in grado di farlo in modo appropriato, ciò comporterebbe la fine dell'instabilità tariffaria".

Parlando in occasione della pubblicazione dell'analisi annuale della Dynamar "Top 25 Container Liner Operators", Visser ha dichiarato che le grandi dimensioni della P3 potrebbero alla fine costringere i vettori in competizione ad astenersi dall'abbassare le tariffe per conseguire carichi.

"Se si mettono assieme Maersk, MSC e CMA CGM, nessuno sarà in grado di batterli se si arriva ad una guerra tariffaria, ma come P3 essi possono farla e venirne fuori addirittura guadagnando denaro.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



Ovviamente, i vettori devono giocare questa partita in modo piuttosto prudente riguardo ai regolatori, ma il mio consiglio agli altri operatori è quello di pervenire alla conclusione che l'unico modo di competere con la P3 è quello di darsi da fare sulla qualità del servizio.

Si tratta di qualcosa che i vettori minori possono fare efficacemente: se si osservano i grandi volumi di contenitori

che i vettori della P3 apporteranno ai porti, è ovvio che gli operatori minori, avendo a che fare con numeri più piccoli di container, saranno in grado di assicurare per certi aspetti un servizio migliore ai caricatori".

Nel contesto di un'interessante analisi, Visser ha detto che tre fattori chiave hanno comportato un periodo di estesa instabilità tariffaria dal 2009.

Il primo è stato il crollo della Lehman Brothers a settembre del 2008 con il conseguente shock del sistema finanziario mondiale; esso è stato seguito appena un mese dopo dall'abolizione del sistema delle conferenze da parte dell'Unione Europea; successivamente, a ottobre del 2009 è stato creato lo Shanghai Containerised Freight Index, che ha realizzato "una nuova trasparenza e con ciò una diversa consapevolezza del livello tariffario.

Lo SCFI è diventato presto un riferimento al cui livello i caricatori ed i consegnatari si aspettano che le loro tariffe vengano adeguate tutte le settimane".

Sostiene Visser: "Prima della fine del sistema delle conferenze e della creazione dello SCFI, le sole indicazioni sulle tariffe di cui disponevamo erano fornite dalle conferenze, e sapevamo che queste tariffe erano le sole ad essere davvero applicate: la gente otteneva sempre qualche specie di sconto ma non c'era molta chiarezza in ordine a quanto esse sarebbero ammontate.



Peraltro, in tempi recenti, abbiamo assistito ad una guerra tariffaria fra i vettori di un'alleanza: una pazzia, questa, dato che i costi vengono determinati dal consorzio in cui essi stanno operando".

La sua prognosi per quest'anno è stata che la costituzione di alleanze continuerà e che è improbabile che ciò venga ostacolato dagli enti regolatori.

"La mia opinione è che non ci saranno problemi con i regolatori, anche se essi dovessero accorgersi che non si può davvero fermare questo tipo di sviluppi.

Le principali rotte sono state rovinate da tariffe di gran lunga troppo basse e per il settore l'unico modo per rispondere consiste in qualche tipo di collaborazione" afferma Visser, sottolineando il fatto che in alcuni traffici di seconda schiera, come quelli in America latina, adesso non esistono operatori indipendenti.

Questa analisi è stata altresì supportata dalla ricerca pubblicata dalla Drewry nella seconda settimana di gennaio, la quale ha trovato che il numero degli allacciamenti nell'ambito del traffico Europa-Costa Orientale del Sud America è diminuito da 13 alla settimana nel 2008 a 8 alla settimana alla fine del 2013.

"Il significato della razionalizzazione del servizio avvenuta nei traffici nord-sud è che, mentre le autorità di regolazione stanno valutando se debba essere consentito o meno l'ampliamento delle alleanze P3 e G6 ai traffici est-ovest, i caricatori hanno già dovuto confrontarsi con molte linee di navigazione loro partner che condividono le navi in modo simile, anche se finora senza proteste di rilievo" afferma la Drewry.

*(da: theloadstar.co.uk, 15 Gennaio 2014)*

## SECONDO LA DREWRY I PROFITTI DEI VETTORI DIPENDONO DALLA RIDUZIONE DEI COSTI E DALLA VENDITA DEI BENI

Secondo la Drewry Maritime Research, a causa delle tariffe di nolo cronicamente basse, la capacità di profitto dei vettori non è più correlata all'incremento dei volumi containerizzati, ma è invece legata ai provvedimenti di riduzione dei costi sostenuti dalla persistente vendita dei beni non essenziali.

A detta dell'ultima pubblicazione trimestrale *Container Forecaster* della Drewry, sebbene lo scorso anno siano stati effettuati dieci tentativi di incrementi tariffari generali nell'ambito dei traffici Asia-Nord Europa, le tariffe medie a pronti sono state ancora di circa 450 dollari USA per FEU più basse rispetto al livello di gennaio 2013.

Si dice che le linee di navigazione abbiano movimentato una buona capacità nei traffici primari est-ovest l'anno scorso e che ad ottobre la capacità operativa sia aumentata del solo 0,6% da un anno all'altro.

Peraltro, anche se i vettori hanno registrato fattori di carico del 90% circa nel corso del 2013, le tariffe di nolo sono piombate nei traffici Asia-Europa ben al di sotto del punto di pareggio a giugno ed ottobre.

Molti vettori hanno riportato volumi più elevati nel 2013, ma il margine del risultato ante oneri finanziari dello 0,9% (escludendo i due operatori dalle migliori prestazioni, cioè Maersk e CMA CGM), sostiene la Drewry, prova che i vettori non possono dipendere dalle entrate o da un numero maggiore di carichi per assicurarsi la futura redditività.



Il rapporto nota che al settore è stata data una falsa speranza dai successi a breve termine degli incrementi tariffari generali, come quello dell'aumento a metà dicembre nell'ambito dei traffici Asia-Europa, sottolineando come molti contratti del 2014 siano stati siglati in relazione a quella rotta ad un livello tariffario da 300 a 700 dollari USA per FEU inferiore a quelli siglati nel 2013.

La vendita dei beni non essenziali ed il taglio dei costi è una strategia che è stata utilizzata da molte linee di navigazione, che stanno tornando a svolgere attività fondamentali per ingenerare flussi di liquidità.

La Drewry prevede che l'avvio dell'alleanza P3 nel secondo trimestre del 2014 costituirà un'innovazione in questo senso per le tre maggiori linee di navigazione in termini di incremento dei risparmi sui costi.

Il rapporto sostiene che i giorni dell'operatore indipendente siano finiti.

Approssimativamente 56 navi di almeno 10.000 TEU sono programmate in consegna nel 2014, 52 nel 2015 ed altre ancora da definire, il che rappresenta un enorme problema per un settore del trasporto marittimo che già si trova a vedersela con surplus di navi.

“I principali soggetti del settore stanno continuando ad adattarsi ad una nuova era nel settore della containerizzazione, caratterizzata da troppe navi e da volumi di carichi in molte direttrici di traffico che non accettano di essere all'altezza delle precedenti aspettative” afferma Neil Dekker, capo delle ricerche sui contenitori alla Drewry.

“Alcune delle loro strategie sono sensate e noi da qualche tempo sottolineiamo che la costituzione di nuove alleanze operative sia essenziale se si vuole sensibilizzare il settore”.

*(da: cargobusinessnews.com, 16 Gennaio 2014)*

## IN CALENDARIO

- [6th Intermodal Asia 2014](#)  
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia  
Thursday 27 and Friday 28 February 2014
- [Cool Logistics Africa](#)  
Cape Town, South Africa  
4-6 March 2014
- [12th Intermodal Africa 2014](#)  
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria  
Thursday 27 and Friday 28 March 2014
- [Intermodal Asia 2014](#)  
Shanghai, P.R. China  
1-3 April 2014
- [Intermodal South America 2014](#)  
São Paulo, Brazil  
1-3 April 2014
- [TOC CSC: Asia 2014](#)  
Singapore  
8-9 April 2014
- [2nd Med Ports 2014](#)  
Kenzi Farah Hotel, Marrakech, Morocco  
Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014
- [10th Trans Middle East 2014](#)  
InterContinental Doha The City, Qatar  
Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014
- [SIL 2014](#)  
Barcelona, Spain  
3-5 June 2014
- [12th ASEAN Ports and Shipping 2014](#)  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia  
Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
- [TOC CSC Europe 2014](#)  
London, U.K.  
24-26 June 2014
- [RORO 2014](#)  
ExCeL, London, UK  
24-26 June 2014

- [Cool Logistics Global](#)  
Rotterdam, The Netherlands  
30 September - 2 October 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)  
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey  
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014
- [12th Intermodal Africa South 2014](#)  
International Convention Centre Durban, South Africa  
Thursday 23 and Friday 24 October 2014
- [Intermodal Europe 2014](#)  
AHOY, Rotterdam, The Netherlands  
11-13 November 2014
- [9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014](#)  
ITC Grand Chola Chennai, India  
Thursday 27 and Friday 28 November 2014
- [9th Indian Ocean Ports and Logistics 2015](#)  
Maputo, Mozambique  
Thursday 22 and Friday 23 January 2015
- [8th Philippine Ports and Shipping 2015](#)  
Manila, The Philippines  
Thursday 12 and Friday 13 February 2015
- [13th Intermodal Africa North 2015](#)  
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria  
Thursday 26 and Friday 27 March 2015
- [11th Trans Middle East 2015](#)  
Kuwait  
Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
- [4th Black Sea Ports & Shipping 2015](#)  
Constanta, Romania  
Thursday 28 and Friday 29 May 2015
- [13th ASEAN Ports and Shipping 2015](#)  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia  
Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
- [10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015](#)  
Mumbai, India  
Thursday 17 and Friday 18 September 2015
- [13th Intermodal Africa South 2015](#)  
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia  
Thursday 29 and Friday 30 October 2015
- [3rd MED Ports 2015](#)  
Civitavecchia (Rome), Italy  
Thursday 26 and Friday 27 November 2015

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.