



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXII
Numero del 15 Marzo 2014

NOTIZIE C.I.S.CO.

INCARICO AL RINA DA PARTE DELL'AUTORITÀ MARITTIMA DANESE Pag. 3

PORTI

LE PREVISIONI PER LA FASCIA DEI PORTI NORD-EUROPEI " 5

TRASPORTO MARITTIMO

LA RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI MARITTIMI COMPORTA UN AUMENTO DEI TRASBORDI " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

PROGETTI FINANZIATI DALL'UNIONE EUROPEA PER AGGIORNARE L'ERTMS
NELLE FERROVIE ITALIANE " 9

TRASPORTO STRADALE

L'AUMENTO DEI TEMPI DI ATTESA PRESSO GLI AEROPORTI
GRAVA SUI BILANCI DEGLI AUTOTRASPORTATORI " 11

TRASPORTO INTERMODALE

HERIK RAIL CARGO LANCIA UNA NAVETTA INTERMODALE AMSTERDAM-MILANO " 14

LOGISTICA

LA PANALPINA AFFILA LA SCURE PER TAGLIARE I RAMI SECCHI " 16

LEGISLAZIONE

COMMISSIONE EUROPEA DELUSA DAL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO
SUL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO " 19

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY, LA MAGGIOR PARTE DEI PORTI DELLA COSTA ORIENTALE U.S.A.
NON SONO PRONTI PER LE GRANDI NAVI NEL 2014 " 21

CONFERENZE E CONVEGNI

I VETTORI SI CONGRATULANO CON SE STESSI, MA I LORO PIANI AZIENDALI QUADRANO?... " 23

IN CALENDARIO " 25

15 Marzo 2014

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

NOTIZIE C.I.S.C.O.

INCARICO AL RINA DA PARTE DELL'AUTORITÀ MARITTIMA DANESE

La società di classificazione internazionale RINA è stata autorizzata dall'Autorità Marittima Danese ad agire per suo conto nell'attività di approvazione e sorveglianza dei programmi di costruzione a bordo delle navi che utilizzano gas naturale liquido quale carburante marino.

L'autorizzazione è valida per le navi battenti bandiera danese.

Andrea Cogliolo, capo dell'innovazione alla Rina Services, afferma: "Questa autorizzazione vale quale riconoscimento delle competenze del RINA nel settore dei gas e ci consentirà di assistere gli armatori in Danimarca che stanno attentamente valutando l'opportunità di convertire le unità esistenti e di costruirne di nuove con carburante a gas naturale liquido.



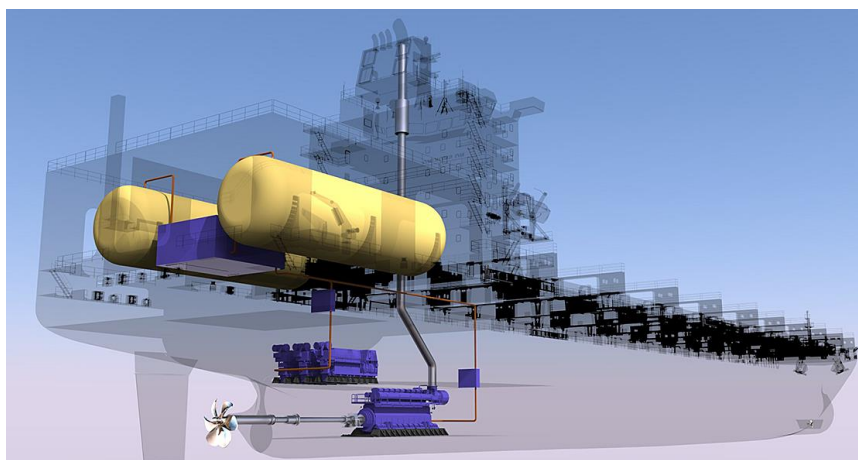
Riteniamo che avverrà un rapido e sempre maggiore passaggio al gas naturale liquido come carburante nelle acque nord-europee, ma tale iniziativa dovrà essere espletata in sicurezza e mediante una buona gestione di tutti i rischi che ne derivano.

È lì che noi possiamo fare davvero la differenza, aiutando cioè gli armatori ed i cantieri navali ad adottare nuove soluzioni di carburante in maniera sicura e tempestiva".

Il RINA dispone di regole e requisiti per l'utilizzazione di LMG o CNG (gas naturale liquido o compresso) a bordo delle navi quale alternativa ai carburanti tradizionali.

Queste regole forniscono al settore uno strumento normativo al fine di far

sì che l'attivazione e l'installazione a bordo delle macchine che utilizzano questo tipo di carburante siano tali da assicurare un livello di integrità – dal punto di vista della sicurezza personale e dell'affidabilità – equivalente a quella di un'installazione convenzionale.



Cogliolo ha dichiarato che fino a quando il Codice IMO per le Navi Alimentate a Gas non sarà stato completato, gli armatori ed i cantieri dovranno lavorare in ordine ai requisiti di categoria: "Stiamo aiutando gli armatori a passare al gas e quindi ci assicuriamo che riescano ad evitare i tranelli così come a ricavarne i vantaggi".

Il RINA è attivamente impegnato in un certo numero di progetti finalizzati alla conversione del tonnellaggio esistente o le navi di nuova costruzione al carburante gassoso e sta inoltre agevolando la elaborazione di studi inerenti alla diffusione del LNG quale carburante nell'area del Mediterraneo.

(da: shipmanagementinternational.com, 3 Marzo 2014)

PORTI

LE PREVISIONI PER LA FASCIA DEI PORTI NORD-EUROPEI

Hackett Associates ed ISL Bremen prevedono che i traffici containerizzati nei sette porti della fascia Le Havre-Amburgo si incrementeranno del 3,3% quest'anno e che alla fine infrangeranno la barriera dei 40 milioni di TEU.



Nel contesto della persistente debolezza economica nell'Eurozona, la lavorazione dei contenitori nella fascia in questione "ancora una volta non è riuscita ad infrangere l'apparentemente invincibile soglia dei 40 milioni di TEU nel 2013" si legge nell'ultima edizione del *Global Port Tracker - North Europe Trade Outlook*, pubblicata dalla Hackett Associates e dall'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) di Brema.

Guardando lontano, Ben Hackett della Hackett Associates ha detto che ci si aspetta che la crescita dei traffici containerizzati, al contrario della movimentazione che comprende anche i vuoti ed il trasbordo, acceleri nel 2014 sia per le importazioni (+2,2% nel 2013; previsione 2014: +3,9%) che per le esportazioni (+1,6% nel 2013 ; previsione 2014: +3,4%).

Il Dr. Sönke Maatsch, capo economista della ISL, prevede che tutto considerato i porti della fascia del Nord arriveranno a movimentare il 3,3% di TEU in più nel 2014 (vuoti e trasbordati inclusi), infrangendo finalmente la soglia dei 40 milioni di TEU in ragione di una prestazione economica più solida.

Tuttavia, la crescita sarà irregolare.

Gli spedizionieri si aspettano che Anversa e Zeebrugge saranno in grado di difendere gran parte delle quote di mercato conseguite nel corso del 2013, crescendo di conseguenza a tassi del 7,1% e 7,6% rispettivamente.

Ci si aspetta che Rotterdam, Le Havre e Bremerhaven crescano a tassi inferiori all'1%.

Si prevede che Rotterdam recuperi alcune delle quote di mercato perdute nel corso del 2013 con l'apertura del Rotterdam World Gateway nella seconda metà dell'anno.

Amburgo è atteso ad una crescita più o meno in linea con la media di mercato (3,4%).

"I notevoli spostamenti di volumi fra porti che rendono così difficili le previsioni mostrano come l'utilizzazione della capacità sia ancora relativamente bassa" aggiunge Maatsch.

(da: worldcargonews.com, 6 Marzo 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

LA RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI MARITTIMI COMPORTA UN AUMENTO DEI TRASBORDI

L'apparentemente infinito incremento delle dimensioni delle portacontainer ultra-grandi e la tendenza verso alleanze più grandi ha comportato un'impennata delle attività di trasbordo e questa constatazione, secondo la ditta di consulenze marittime Drewry, vale ancora di più per quanto attiene gli hub del Mediterraneo.

Nella sua ultima pubblicazione settimanale *Container Insight*, la Drewry nota



come i volumi di trasbordo presso i principali hub mediterranei si siano librati oltre la media dell'8% in più nel 2013 rispetto all'anno precedente; alcuni porti dotati di collegamenti diretti con importanti vettori, quali il Tanger Med (+38%) ed il

Pireo (+19%), hanno oltrepassato in misura notevole tale cifra.

A contribuire a questa crescita presso gli hub di trasbordo è stato l'aumento di razionalizzazione delle reti di servizio da parte di vettori che hanno rimpiazzato i servizi diretti verso l'Africa, ad esempio con un collegamento del tipo snodo a raggiera.

Afferma la Drewry: "Inoltre, nel 2013 si è assistito, ad esempio, al collegamento del Mediterraneo con la costa orientale del Nord America da parte della Maersk Line mediante il dirottamento dei carichi mediterranei sul proprio servizio Medio Oriente-costa orientale del Nord America".

Ciononostante, a meno che non ci sia una connessione diretta alternativa, il trasbordo raramente migliora i tempi di viaggio, ed esiste sempre il rischio per

i caricatori che qualcosa vada storto nella relazione e/o che il carico venga danneggiato nel corso della movimentazione supplementare.

È questa la ragione per cui molti grandi caricatori inseriscono nei contratti la clausola secondo cui i propri container non debbano essere trasbordati, sebbene nella prassi molti di loro non sono consapevoli del fatto che abbia avuto luogo un trasbordo fino a quando qualcosa non va storto.

Nel contempo, il rapporto trimestrale della *Drewry Carrier Performance Insight* sull'integrità degli orari del trasporto marittimo containerizzato di linea conclude che i servizi in orario dei vettori "stanno diventando sempre meno affidabili" ed avverte che la cosa sta peggiorando ancora.

La Drewry riferisce che l'affidabilità delle portacontainer è peggiorata in tutti i trimestri del 2013, mentre la diminuzione del quarto trimestre ha trascinato la media degli arrivi in orario al di sotto del 64%, il punto più basso mai raggiunto negli ultimi due anni.

"L'attenzione all'affidabilità sembra essere andata perduta nell'attuale ambiente di taglio dei costi" afferma Simon Heaney, dirigente di primo livello delle ricerche sulla filiera distributiva della Drewry, il quale fa notare che le più fiacche prestazioni del quarto trimestre hanno coinciso con un mucchio di viaggi cancellati dall'Asia.

Infatti, secondo Heaney, la recente erosione delle tariffe a pronti nella direttrice di traffico dall'Asia all'Europa e la mancata riuscita dell'implementazione degli incrementi tariffari generali destinati a ripristinare le tariffe sono strettamente correlati.

Dichiara Heaney: "I caricatori sanno che le linee di navigazione stanno risparmiando denaro mediante l'annullamento delle partenze, di modo che essi non vorranno accettare ulteriori incrementi tariffari".

Peraltro, poiché molti vettori ancora una volta si aspettavano di far segnare un primo trimestre deludente e di dover affrontare la scoraggiante prospettiva di un'altra annata in perdita, Heaney ravvisa un'opportunità per loro di tornare a risultati positivi basandosi sul peggioramento del livello di puntualità.

A detta di Heaney, "ciò potrebbe fornire ad un numero maggiore di vettori affidabili l'opportunità di assicurarsi tariffe migliori".

(da: *theloadstar.co.uk*, 27 Febbraio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

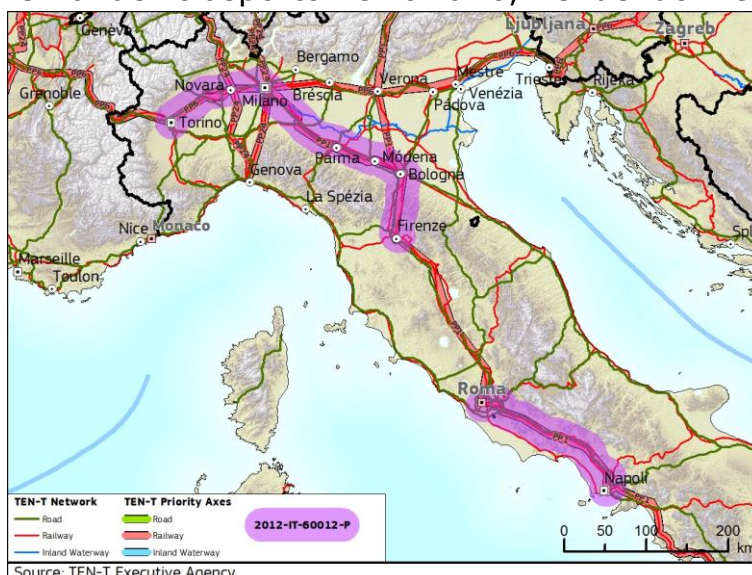
PROGETTI FINANZIATI DALL'UNIONE EUROPEA PER AGGIORNARE L'ERTMS NELLE FERROVIE ITALIANE

Due progetti finalizzati ad aggiornare le infrastrutture ferroviarie ed il materiale rotabile italiano per quanto attiene l'ERTMS (il sistema europeo per la gestione del traffico ferroviario) saranno supportati dall'Unione Europea per una cifra dell'ordine di circa 4,5 milioni di euro nell'ambito del programma TEN-T.

I progetti miglioreranno la sicurezza del trasporto ferroviario, rendendo nel contempo maggiormente competitivo il settore.

I due progetti sono stati selezionati ai sensi dell'invito pluriennale 2012 TEN-T, che dava priorità all'ERTMS, un'importante iniziativa imprenditoriale europea finalizzata a rendere il trasporto ferroviario più sicuro e competitivo.

Il suo obiettivo consiste nella sostituzione di oltre una ventina di diversi sistemi di controllo ferroviario attualmente in uso in Europa con un unico sistema armonizzato.



Il primo progetto, che ha ricevuto un finanziamento di poco più di 1,4 milioni di euro, comporta l'aggiornamento del software e dell'hardware dell'ERTMS sulle unità di bordo di 12 locomotive ad alta velocità al fine di assicurare la loro conformità all'ultima versione consolidata di questo sistema.

Le locomotive saranno quindi in grado di circolare in tutti gli altri stati membri dell'Unione Europea che hanno implementato il sistema medesimo.

L'Iniziativa riguarda l'equipaggiamento di 12 nuovi treni ETR 1000 (prodotti dalla Ansaldo STS ed appartenenti ai beneficiari del finanziamento, cioè Trenitalia) con ETCS di Livello2, Riferimento 2, Versione 2.30d (2 unità ETCS per treno).

L'Iniziativa comprende altresì collaudi sul campo ed altrove per dimostrare la compatibilità fra l'equipaggiamento di bordo e le linee italiane 2.3.0d.

I risultati di collaudi saranno comunicati all'ERA (Agenzia Ferroviaria Europea).

Successivamente al completamento dell'iniziativa, il parco di 12 convogli ETR 1000 sarà equipaggiato con l'ETCS di Livello 2, Riferimento 2, Versione 2.3.0d e la richiesta per l'immissione in servizio delle locomotive sarà sottoposta all'agenzia italiana per la sicurezza nazionale.



Il secondo progetto, che riceverà un cofinanziamento dell'Unione Europea pari a 3 milioni di euro, consiste nell'impiego di attrezzature sui binari ERMTS lungo la linea ad alta velocità Torino-Napoli, e più specificamente nella sezione Roma-Napoli, che fa parte del Corridoio B ERTMS e che va da nord a sud sulla direttrice Stoccolma-Napoli.

Il progetto assicurerà la completa interoperabilità della

linea.

I principali obiettivi dell'Iniziativa sono quelli di impiegare le modifiche all'hardware ed al software per far migrare il sistema di segnalazione sulla tratta Roma-Napoli dalla Versione 2.2.2 alla 2.3.0d delle Specifiche dei Requisiti di Sistema e per presentare all'agenzia italiana per la sicurezza nazionale l'autorizzazione ad immettere in servizio l'aggiornamento al sottosistema ETCS.

Entrambi i progetti saranno monitorati dalla INEA (Agenzia Esecutiva Innovazione e Reti) e dovranno essere ultimati entro la fine del 2015.

(da: inea.ec.europa.eu/europeanrailwayreview.com, 4 Marzo 2014)

TRASPORTO STRADALE

L'AUMENTO DEI TEMPI DI ATTESA PRESSO GLI AEROPORTI GRAVA SUI BILANCI DEGLI AUTOTRASPORTATORI

I servizi stradali di raccordo sono una parte indispensabile della filiera globale della distribuzione delle merci.

Tuttavia, i colli di bottiglia e la lenta lavorazione delle spedizioni presso i principali aeroporti impediscono in misura sempre maggiore alle ditte di autotrasporto di far viaggiare in orario i propri veicoli.

Il risultato consiste in interruzioni nella filiera della distribuzione e nella riduzione della qualità delle procedure di trasporto merci aereo.

Sebastiaan Scholte della Jan de Rijk, pur restando alquanto riluttante in considerazione dell'aggravarsi del problema ogni giorno, parla di "uno dei nostri problemi che dobbiamo affrontare sempre più spesso".

Quello a cui l'amministratore delegato della Jan de Rijk si riferisce sono le molte ore che i suoi autisti passano presso gli aeroporti in attesa di consegnare o raccogliere i loro carichi.



Ore di tempi morti ed insensati che bloccano la capacità dei camion di essere utilizzati per il trasporto delle merci.

"Ciò di cui noi ed altri fornitori di servizi stradali di raccordo abbiamo urgentemente bisogno sono rapidi tempi di lavorazione ai varchi di accesso, consentendo così un flusso di spedizioni senza soluzioni di continuità ed un costante tasso di utilizzazione dei nostri veicoli" sostiene il dirigente.

Ultimamente, le cose sono peggiorate, dato che i tempi di attesa sono diventati sempre più lunghi.

In particolare presso i grandi hub come Amsterdam, Francoforte, Heathrow o Charle de Gaulle i tempi di sosta per i suoi camionisti, ma anche per quelli di altre ditte, stanno crescendo costantemente, specialmente nei momenti di punta tutti i venerdì e lunedì.

I bassi margini nella movimentazione delle merci via aerea impediscono miglioramenti fondamentali.

Perché? Come spiega sempre Scholte, "perché il lavoro è il maggiore fattore di costo per gli operatori della movimentazione, di modo che essi non incrementano il proprio personale nei giorni di grande traffico al fine di evitare spese aggiuntive di personale".

Anche se gli piacerebbe assumerebbe più personale, le loro capacità sono assai limitate a causa dei margini estremamente bassi ottenibili in questo settore caratterizzato da una dura concorrenza.

Perciò, lavorazioni più lente delle merci trasportate per via aerea all'interno dei depositi degli operatori di movimentazione ne sono l'ovvia conseguenza.

"L'intera faccenda non sarebbe così dannosa per le ditte di autotrasporto se i movimentatori comunicassero subito tutti gli intasamenti o i ritardi nei tempi di raccolta, cosa che, sfortunatamente, la maggior parte di loro non fa" critica Scholte della Jan de Rijk.

"In quel caso noi saremmo messi in grado di re-instradare i nostri camion e modificare i nostri orari con breve preavviso".

Scholte parla di tre "fattori-chiave per la capacità di produrre profitti" che devono essere tutti quanti soddisfatti per non finire in rosso: elevati fattori di carico tutto l'anno, margini sufficienti per kg ed utilizzazione costante su base chilometrica del materiale rotabile.

Continua il dirigente: "Considerando la concorrenza rapace, abbiamo bisogno di percorrere più km possibile per ridurre i nostri costi fissi".

I tempi di attesa non necessari presso gli aeroporti impediscono alla sua ditta di conseguire questo obiettivo.

Più di un uovo nel cestino

La Jan de Rijk attualmente impiega 850 veicoli, il 35% dei quali appartiene ad appaltatori.

Questi partner "vengono attentamente sorvegliati al fine di assicurarci che essi si attengano ai nostri standard, compresa la formazione sulla sicurezza dei loro autisti".

Per ragioni di costo, circa il 50% della flotta della Jan de Rijk opera con licenza di uno dei paesi dell'Europa Orientale.

Il trasporto merci aereo conta per il 40% delle attività della società olandese, mentre il 60% si riferisce a magazzinaggio, trasporto ferroviario ed altri segmenti.

“In caso di crisi, è meglio avere più di un uovo nel cestino” afferma Scholte.

(da: theloadstar.co.uk/cargoforwarder.eu, 11 Marzo 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

HERIK RAIL CARGO LANCIA UNA NAVETTA INTERMODALE AMSTERDAM-MILANO

La Herik Rail Cargo ha deciso di assicurare un servizio diretto veloce fra la zona di Amsterdam ed il Nord Italia, avente quale obiettivo il mercato delle merci sensibili alla tempistica, con un viaggio di circa 21 ore, quindi più rapido di quello per mezzo dell'autotrasporto.

La nuova navetta ferroviaria della Herik Rail è stata ufficialmente inaugurata lunedì 3 marzo scorso.

Karla Peijs, ex ministro dei trasporti, lavori pubblici e gestione delle acque ha presieduto la cerimonia d'inaugurazione alla presenza della stampa, dei media e di numerosi ospiti.

Questa nuova navetta ferroviaria rende possibile il trasporto di carichi freschi da Amsterdam a Milano in appena 21 ore.

Fra tali importanti carichi vi sono prodotti farmaceutici, elettronica e prodotti freschi come il pesce ed in fiori coltivati nel più grande vivaio mondiale di Aalsmeer.

La Herik Rail si serve di tre navette di convogli merci sulla nuova tratta.

I treni lunghi 450 metri trasportano contenitori, cisterne e casse mobili e le loro operazioni vengono effettuate dalla DB Schenker Rail, socio della Herik nel progetto.



Una delle tre composizioni sarà collocata presso lo USA Terminal nel porto di Amsterdam, una sarà in viaggio ed una starà presso il terminal di Milano.

Pertanto, non vi saranno ritardi nel carico e nello scarico delle merci.

Oltre a ciò, la Herik Cargo offre anche soluzioni da porta a porta.

Il nuovo collegamento ferroviario alla volta di Milano offre una perfetta alternativa al trasporto stradale diretto nel Nord Italia.

Le imprese non dovranno più dipendere dai camion che devono vedersela con gli ingorghi nel traffico, con i tempi di attesa alla frontiera, con i divieti di guida nelle ore notturne e con i prezzi del diesel in costante aumento.

Oltre a ciò, il trasporto via rotaia è molto più sostenibile.

Le emissioni di CO₂ sono solo una frazione di quelle del trasporto stradale.

Ciò è particolarmente allettante per le altre imprese che ambiscono alla sostenibilità.

(da: eurift.eu/railjournala.com/herikcargo.com, 4 Marzo 2014)

LOGISTICA

LA PANALPINA AFFILA LA SCURE PER TAGLIARE I RAMI SECCHI

Lo spedizioniere svizzero Panalpina World Transport ha identificato 15 dei suoi 75 siti logistici situati in tutto il mondo che a suo dire sono responsabili della maggior parte delle perdite nell'ambito della sua divisione logistica mangia-profitti.

Pubblicando il 5 marzo scorso i risultati finanziari relativi al 2013, l'amministratore delegato Peter Ulber ha dichiarato che alcuni siti saranno al centro dell'attenzione per quanto attiene il fatturato e che alcuni altri potrebbero essere chiusi.

Alla domanda sui tempi di questa iniziativa, Ulber ha risposto: "Dal punto di vista contrattuale, l'uscita dalle attività di autotrasporto è più facile, poiché lì noi sub-contrattiamo, ma nella logistica alcuni contratti sono più semplici da far cessare rispetto ad altri.

Occorre trovare l'equilibrio fra interrompere i noleggi od effettuare operazioni più a lungo di quanto si vorrebbe.

Peraltro, direi che la maggior parte di loro a andrà a termine nel giro dei prossimi due anni".

Complessivamente, la Panalpina ha fatto registrare nel 2013 risultati relativamente buoni, sebbene - come spesso accade - i risultati reali siano stati meno impressionanti rispetto alla versione "aggiustata".



Chiedendo agli investitori di immaginare che la società non fosse stata sanzionata per 41 milioni di franchi svizzeri (46,2 milioni di dollari) dall'ente regolatore della disciplina antitrust statunitense (poiché si era trattato di un avvenimento unico, vero?), gli amministratori hanno riferito che i profitti netti "aggiustati" sono più che raddoppiati da 34 a 72 milioni di franchi svizzeri.

Il risultato vero è invece consistito in una oscillazione da una perdita di 72 milioni di franchi svizzeri nel 2012 - conseguenza di un'altra multa anti-trust "straordinaria" - ad un più modesto profitto di 12 milioni di franchi svizzeri nel 2013.

Tutta questa nebbia maschera il fatto che la Panalpina ha avuto un 2013 ragionevolmente sano, avendo fatto registrare una crescita superiore alla media del mercato per quanto attiene i volumi di trasporto sia aereo che marittimo, nonostante la divisione logistica in perdita.

Le entrate del gruppo hanno fatto registrare un piccolo aumento, sino a 6,76 miliardi di franchi svizzeri, mentre i profitti operativi (non aggiustati) sono passati da una perdita nel 2012 ad un profitto di 48 milioni di franchi svizzeri nel 2013.

Questa è stata la conseguenza di una crescita del 3% dei volumi di trasporto merci aereo e di una crescita dell'8% dei volumi di trasporto marittimo, che sono state almeno parzialmente indotte da carichi eccezionali destinati all'industria africana del petrolio e del gas.

"Il mercato del trasporto merci aereo è cresciuto solamente dell'1% e quello del trasporto marittimo del 3% e questo proprio non significa avere il vento in poppa, di modo che noi siamo contenti di essere cresciuti del 3 e dell'8%.

Siamo contenti della tendenza in atto ma non ancora dei numeri" afferma Ulber.

"Nel trasporto merci aereo, con aerei di nostra proprietà, siamo andati molto meglio quanto all'utilizzazione rispetto alle linee aeree.

Siano stati in grado di realizzare procedure per mezzo delle quali se disponiamo di capacità ovunque siamo in grado di instradare le merci alla volta degli hub giusti.

Si tratta di un sacco di merci che si possono comprare a miglior prezzo nel libero mercato, di modo che abbiamo bisogno di un trasporto merci specializzato, di maggiori dimensioni e di valore più elevato.

Nel mercato transatlantico, noi trasportiamo quasi il 25% dei prodotti farmaceutici.

Situazione che, dopo avere richiesto anni di sviluppo, è significativa ed unica ai fini delle vendite".

Aggiunge Ulber: "Nel 2012 la nostra dimensione era solamente più o meno la stessa del 2007, di modo che stiamo cercando di tornare sul sentiero di crescita.

Ciò significa che dobbiamo essere chiari in ordine al genere di attività in cui vogliamo impegnarci e di quelle da cui vogliamo uscire”.

(da: theloadstar.co.uk, 6 Marzo 2014)

LEGISLAZIONE

COMMISSIONE EUROPEA DELUSA DAL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO SUL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

La Commissione Europea ha espresso la propria delusione per i tentativi da parte degli stati membri di affossare la normativa finalizzata ad aprire la concorrenza nel settore ferroviario europeo.

In occasione di una sessione plenaria, il Parlamento Europeo ha deliberato di approvare la prima lettura del Quarto Pacchetto Ferroviario, sebbene con modifiche significative a quelle parti della normativa finalizzate ad aprire i mercati chiusi ad operatori privati ed a troncane i legami fra i gestori delle infrastrutture e gli operatori ferroviari nazionali.



Parlando dopo la votazione, il vice presidente della Commissione Siim Kallas, responsabile della mobilità e dei trasporti, ha dichiarato: "Questo non è il forte segnale di cui le ferrovie europee hanno bisogno e che si aspettano al fine di incrementare la propria attrattiva".

Il voto parlamentare in effetti ha supportato il "pilastro tecnico" della normativa, consentendo la creazione di un certificato europeo unico sulla sicurezza rilasciato dalla ERA (Agenzia Europea delle Ferrovie).

Ci si aspetta che il nuovo sistema riduca i tempi della procedura di approvazione da due anni ad appena tre mesi.

La normativa, tuttavia, si è allontanata dalla richiesta di una completa separazione fra gestori ed operatori in relazione alle infrastrutture, consentendo ai membri di optare per una struttura integrata con un'unica società holding retta da requisiti maggiormente rigorosi circa la trasparenza finanziaria.

Il parlamentare liberal-democratico Phil Bennion ritiene a proposito della normativa che "il suo significato sia che, in termini di infrastrutture ferroviarie e materiale rotabile, i produttori di tutti questi articoli potranno disporre di un mercato costituito da tutti e 28 gli stati membri, invece di dover produrre

specifiche diverse per tutti e 28 i paesi, di modo che essa presenta l'enorme potenziale di abbattere i costi nel settore ferroviario".

Un altro emendamento consentirà ai contratti di servizio pubblico di continuare ad essere assegnati direttamente in certe situazioni senza che sia richiesto loro di passare attraverso una procedura di gara d'appalto in concorrenza.

Per quanto la normativa dia agli operatori il diritto di effettuare servizi commerciali in tutti i paesi sino al 2019, fino al 2023 non saranno resi obbligatori gli appalti in regime di concorrenza ed anche in seguito ciò sarà soggetto a determinate condizioni.

La UITP è stata molto critica in ordine alle revisioni che consentiranno alle autorità preposte ai trasporti di assegnare i contratti ferroviari a propria discrezione, affermando che "ciò comporterà senza dubbio la presentazione di numerosi ed infiniti reclami" e metterà a rischio "il buon funzionamento dei mercati".

Aggiunge Kallas: "Anche se il Parlamento Europeo apre la strada per la riduzione degli ostacoli tecnici, il voto plenario odierno è un'ennesima dimostrazione della tenacia degli interessi nazionali che si sono dimostrati più appetibili per i parlamentari europei del compromesso equilibrato e ben motivato raggiunto a dicembre dalla TRAN (Commissione Trasporti e Turismo)".

I rappresentanti dei sindacati dei trasporti del Regno Unito, sostenitori della nazionalizzazione ferroviaria, si sono recati a Strasburgo il giorno della votazione per dimostrare contro i principi delineati nel Quarto Pacchetto Ferroviario.

(da: globalrailnews.com, 4 Marzo 2014)

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY, LA MAGGIOR PARTE DEI PORTI DELLA COSTA ORIENTALE U.S.A. NON SONO PRONTI PER LE GRANDI NAVI NEL 2014

La Drewry sostiene che i cambiamenti in arrivo nei traffici transatlantici nel secondo trimestre del 2014 potrebbero significare grossi problemi per i porti statunitensi della Costa Orientale che non sono abbastanza profondi per le nuove navi Panamax a pieno carico e hanno già messo a dura prova le loro capacità di trasporto stradale e ferroviario.

Secondo l'ultima pubblicazione *Container Insight* della Drewry Maritime Research, nel secondo trimestre di quest'anno le proposte di rotazione portuale delle alleanze di trasporto contenitori G6 e P3 fra il Nord Europa e la Costa Orientale degli Stati Uniti ed il Golfo del Messico comportano che tali grosse navi verranno a scalare questi porti nell'ambito dei traffici transatlantici.

Secondo il programma proposto per il loro servizio, Hapag-Lloyd, OOCL, NYK, HMM, APL e MOL offriranno solo tre programmi effettuati congiuntamente a partire dal secondo trimestre.

Maersk, MSC e CMA CGM ne offriranno altri tre nel contesto dell'alleanza P3, così come ne hanno in programma due dal Mediterraneo alla Costa Orientale U.S.A. ed al Golfo del Messico, se otterranno la debita autorizzazione da parte degli enti regolatori.



R.L. REBACH/STAFF ARTIST

La Drewry prevede che ciò potrebbe comportare la sostituzione delle navi attualmente impiegate con capacità fra i 3.500 ed i 6.500 TEU con mega-navi da oltre 8.000 TEU, purché i porti della Costa Orientale U.S.A. e del Golfo del Messico siano in grado di accogliere queste navi più grandi.

In parte, il problema posto da *Container Insight* è che molti porti di quell'area si stavano attrezzando per l'arrivo di navi con pescaggio profondo quali sono le unità da 8.000 TEU ed oltre a partire dalla metà del 2015, data prevista per la

apertura del Canale di Panama recentemente ampliato, e non per il secondo trimestre del 2014.

Nei traffici transatlantici, prevalgono i pesanti carichi speciali e le navi sono spesso a pieno carico in direzione sia est sia ovest.

Una tipica nave da 8.000 TEU a pieno carico con merci pesanti ha un pescaggio di circa 47 piedi, il che richiede una profondità del canale di navigazione di almeno 49 piedi.

Ciò porta l'attenzione sullo stato dei progetti di dragaggio nella Costa Orientale statunitense.

La Drewry riferisce che Norfolk e Baltimora sono pronte, con profondità del canale di navigazione pari a 50 piedi, mentre il porto di New York/New Jersey ha quasi completato il proprio programma di dragaggio da 50 piedi.

Occorre che il Bayonne Bridge venga innalzato per le navi da 13.000 TEU, sebbene le navi sino a 9.000 TEU siano in grado attualmente di accedere al complesso portuale.

I restanti principali porti della Costa Orientale U.S.A. potrebbero trovarsi di fronte a difficoltà se le navi da 8.000 TEU a pieno carico dovessero essere impiegate dalla G6 e dalla P3 entro la metà del 2014, dal momento che le attuali profondità dei loro canali di navigazione spaziano dai 40 ai 45 piedi.

Tutti quanti dispongono di progetti per il dragaggio del canale di navigazione, ma sono in fase di realizzazione a diverso livello. Miami si aspetta di completare il proprio canale da 50 piedi entro il 2015, ma Savannah, Charleston, Jacksonville e Port Everglades li avranno almeno tre anni più tardi.

Come nota la Drewry, saranno rilevanti per i porti le rotazioni nei traffici transatlantici, in special modo per quelli che diventeranno il primo scalo in entrata e/o l'ultimo scalo in uscita.

Navi più grandi vorranno dire maggiori picchi di volumi, che metteranno una maggiore pressione sulle operazioni camionistiche e ferroviarie, le quali stanno già sperimentando intasamenti, lunghi tempi di attesa e le conseguenti agitazioni sindacali.

Secondo *Container Insight*, la G6 sta programmando per il 2014 scali a New York/New Jersey, Norfolk, Charleston, Savannah, Port Everglades, New Orleans e Houston, mentre la P3 scalerà a New York/New Jersey, Boston, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah, Miami, New Orleans, Mobile e Houston.

Anche i servizi per il Mediterraneo della P3 faranno scalo a Port Everglades.

(da: *cargobusinessnews.com*, 11 Marzo 2014)

CONFERENZE E CONVEGNI

I VETTORI SI CONGRATULANO CON SE STESSI, MA I LORO PIANI AZIENDALI QUADRANO?

La prima sessione della conferenza TPM 2014 del JOC, svoltasi a Long Beach il 3 marzo scorso con buona partecipazione, ha visto la partecipazione di una fila di illustri dirigenti di vettori marittimi ad un pannello di discussione per dibattere gli argomenti del momento e, per certi versi, difendere intimamente la propria politica di crescita e rispondere alle critiche rivolte alla loro strategia aziendale.

In effetti, è la politica delle eccessive ordinazioni di nuovo tonnellaggio, realizzando così uno squilibrio fra offerta e domanda, che, vista dall'esterno, sembra sempre più sbagliata, alla luce dei disastrosi risultati finanziari fatti registrare da molte delle compagnie di navigazione di linea containerizzate.

Peraltro, non sorprende il fatto che i dirigenti di Maersk Line, APL, NYK, Hapag-Lloyd e Cosco non la vedano in questo modo.



Infatti, Howard Finkel, vice presidente esecutivo della Cosco in America, si è persino spinto a suggerire che il problema dell'eccesso

di capacità è stato esasperato e che, ha sostenuto, il settore se la stava cavando meglio nella gestione dell'offerta e della domanda per mezzo dell'uso della cancellazione o dell'annullamento dei viaggi: uno strumento drastico utilizzato dai vettori nei periodi di domanda debole.

Gli unanimi cenni di consenso da parte dei suoi colleghi sulla questione dell'offerta/domanda sono stati seguiti dall'opinione secondo cui l'introduzione di indici sulle tariffe a pronti si è rivelata un cattivo servizio per il settore, avendo essa contribuito a condurre verso il basso le tariffe a livelli sub-economici, incoraggiando l'instabilità e favorendo uno scenario di sentimenti negativi per le trattative contrattuali sui noli.

Ciò si è tradotto subito in timori nel transpacifico, dove i negoziati per i tradizionali rinnovi contrattuali del 1° maggio stanno ora avendo luogo in una direttrice di traffico in cui i vettori non sono inesplicabilmente riusciti a guadagnare denaro negli ultimi due anni.

Secondo Gene Seroka, presidente della APL per le Americhe, l'arrivo a cascata di navi molto più grandi nel transpacifico – conseguenza dell'impiego di nuove portacontainer ultra-grandi nella direttrice di traffico Asia-Europa – sta comportando problemi relativi alla loro lavorazione.

Alcuni porti hanno risposto con diversi livelli di successo, ma altri non hanno reagito per nulla e, di conseguenza, è stato detto che essi "hanno preso male la curva" con la loro inerzia.

Seroka ha aggiunto che le infrastrutture presso molti porti statunitensi sono già "fragili" a causa della carenza di investimenti e che la gestione dei maggiori flussi comportati dalle navi più grandi si sta dimostrando un problema per tutti i soggetti interessati.

Inoltre, la cessazione da parte dei vettori della fornitura di chassis ha complicato le operazioni a terra, dal momento che la loro penuria sta producendo stati di emergenza in alcuni porti degli Stati Uniti, ha detto William Payne, presidente della NYK Line (North America), il quale ha confermato che la sua compagnia di navigazione è stata uno degli ultimi vettori ad abbandonare la fornitura di chassis.

Nel contempo, Wolfgang Freese, responsabile per la regione americana della Hapag-Lloyd, si è detto preoccupato in merito all'impatto che il divieto dal 2015 rispetto al consumo di carburante bunker ad elevato contenuto di zolfo nelle aree di controllo delle emissioni avrebbe sul bilancio di esercizio della sua azienda, dal momento che si calcola un'aggiunta di 150-200 milioni di dollari di costi straordinari di carburante all'anno.

Freese ha avvertito che i caricatori probabilmente non vorranno pagare un sovrapprezzo per rendere più ecocompatibili le operazioni delle navi e ha detto che essi ritengono qualsiasi forma di sovrapprezzo "una parolaccia" nonché un modo occulto per conseguire proventi in più.

Riguardo all'evidente corsa da parte dei vettori ad unirsi alle mega-alleanze, l'opinione generale dei partecipanti è stata che esiste "la necessità di ridurre i costi unitari nell'ambito di un settore in cui i prodotti sono sempre più indistinguibili".

Tuttavia, in riferimento al tradizionale basso ritorno sugli investimenti dal trasporto marittimo containerizzato, William Payne della NYK ha espresso questa buona osservazione: "Che cosa apporta di buono il consolidamento se si tratta ancora di un affare dell'1%?".

(da: theloadstar.co.uk, 4 Marzo 2014)

IN CALENDARIO

- [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.