



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 15 Aprile 2014**

**PORTI**

LA CRISI DELLA CRIMEA TOCCA I PORTI DEL MAR NERO ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

LE TRE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE DI TAIWAN SI ACCINGONO  
A PERCORRERE ROTTE DIVERSE DOPO UN DIFFICILE 2013 ..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

DOMANDA RECORD PER IL SETTORE FERROVIARIO TEDESCO ..... " 7

**TRASPORTO STRADALE**

ISTITUITO IL PEDAGGIO PER GLI AUTOTRASPORTATORI STRANIERI NEL REGNO UNITO ..... " 9

**TRASPORTO INTERMODALE**

IL GOVERNO OLANDESE APPROVA LA VISIONE FERROVIARIA PER I PROSSIMI 15 ANNI ..... " 11

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

ENTRO IL 2025 IL GAS NATURALE LIQUIDO RAPPRESENTERÀ IL 24%  
DELLE FORNITURE MONDIALI DI CARBURANTE BUNKER ..... " 13

**INDUSTRIA**

IL TONNELLAGGIO CONTROLLATO DALL'UNIONE EUROPEA AUMENTA SINO AL 70%  
MA LA CRESCITA RALLENTA CON LE NAVI PIÙ GRANDI ..... " 15

**LEGISLAZIONE**

GLI ARMATORI SUPPORTANO LA COMMISSIONE IN ORDINE ALL'ESTENSIONE  
DELL'ESENZIONE PER CATEGORIA DEI CONSORZI DI LINEA ..... " 17

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

MA QUANTO È FATTIBILE IL TRASPORTO MARITTIMO A PROPULSIONE NUCLEARE? ..... " 19

**STUDI E RICERCHE**

AUMENTA LA DOMANDA DI CONTENITORI ..... Pag. 22

**IN CALENDARIO** ..... " 24

**15 Aprile 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

### LA CRISI DELLA CRIMEA TOCCA I PORTI DEL MAR NERO

Gli esperti locali prevedono che la crisi della Crimea stia comportando conseguenze per i porti della penisola ed è probabile che abbia ripercussioni ulteriori in Ucraina, Russia e persino – in misura molto minore – in Turchia.

Il controllo di fatto dei porti della Crimea è recentemente passato dall'Ucraina alla Russia.

È probabile che i collegamenti intermodali che connettono la penisola con l'Ucraina continentale si interrompano, includendo ad esempio, a detta dei consulenti della Informall, le importazioni che giungevano attraverso il terminal ro-ro Evpatoriya.

Il futuro del terminal Avlita a Sebastopoli è incerto, poiché la maggior parte dei suoi volumi proveniva da fuori Crimea, afferma il responsabile di progetto Andrey Sokolov.

Quella infrastruttura fa affidamento soprattutto sulle esportazioni di metalli (circa 3,2 milioni di tonnellate nel 2013) da parte del gruppo ucraino SCM.

Il resto del traffico consiste di cereali esportati da commercianti internazionali quali Louis Dreyfus, Cargill ed Alfred Toepfer (1,4 milioni di tonnellate nel 2013).

Sokolov ritiene che il porto di Feodosiya possa perdere i propri volumi di petrolio a favore del porto russo di Taman.

La maggior parte di quel petrolio proviene dalla joint venture kazaka Tengizchevroil (appartenente al 50% alla Chevron) che dispone di un proprio terminal a Taman.

La Tengizchevroil ha già iniziato a ridurre i propri volumi a Feodosiya a favore di Taman e potrebbe dirottare tutti i propri traffici verso quel terminal nel prossimo futuro.

Il porto della Crimea potrebbe quindi trattenere solo piccoli volumi, come le 400.000 tonnellate di materiali edili che ha esportato l'anno scorso.

I volumi complessivi movimentati presso i porti della Crimea sono diminuiti di oltre il 27% dai 16 milioni di tonnellate del 2012 agli 11,6 milioni di tonnellate nel 2013 (4,8 milioni a Sebastopoli).

A gennaio e febbraio i volumi sono calati del 25% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Il porto ad acque profonde che una società cinese voleva costruire a Sebastopoli probabilmente non verrà realizzato.



Per quel progetto, la BICIM (Beijing Interoceanic Canal Investment Management) si era associata alla società ucraina Kievhidroinvest.

La Informall pensa che il progetto non possa più essere portato avanti con una

società ucraina.

La ditta di consulenze aggiunge che la Russia non ha interesse a sviluppare tale porto, dal momento che essa è soddisfatta delle infrastrutture già esistenti in Crimea e dal progetto portuale a Taman.

Sokolov nota che le tensioni politiche stanno avendo conseguenze per i porti ucraini.

Il tasso di cambio della hryvnya ucraina è crollato del 37,5% stimolando le esportazioni (come il legno) ma riducendo le importazioni.

Sokolov si aspetta che i risultati relativi ai container si riducano del 15-30% quest'anno.

Date le sanzioni economiche contro la Russia, il porto russo del Mar Nero di Novorossiysk potrebbe assistere ad una diminuzione dei suoi volumi di traffico.

Non ci si aspetta che ci siano conseguenze per altri paesi attorno al Mar Nero, fatta eccezione per la Turchia, ed anche per quella solo marginalmente.

La Turchia rappresenta circa il 10% dei traffici di importazione/esportazione ucraini (quasi 60.000 TEU), di modo che una diminuzione del 30% farebbe perdere alla Turchia solo 20.000 TEU.

*(da: portfinanceinternational.com, 3 Aprile 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### LE TRE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE DI TAIWAN SI ACCINGONO A PERCORRERE ROTTE DIVERSE DOPO UN DIFFICILE 2013

Un'ennesima dimostrazione del fatto che effettuare operazioni nell'ambito di un servizio containerizzato mondiale resta un'impresa finanziariamente insoddisfacente – a meno che non si possa usufruire delle economie di scala e del basso costo di finanziamento della Maersk Line – è stata fornita dalle diverse fortune durante l'anno scorso dei tre principali vettori di Taiwan, vale a dire Evergreen, Yang Ming e Wan Hai.

La maggiore delle tre, la Evergreen, e la seconda nell'elenco, la Yang Ming, hanno entrambe accumulato perdite in conseguenza del loro coinvolgimento nelle direttrici di traffico est-ovest, le più afflitte dall'eccesso di capacità a livello mondiale, mentre la Wan Hai – che in precedenza si era scottata le dita nel corso dell'ultima guerra tariffaria Asia-Europa – ha fatto registrare profitti, conseguiti nei meno instabili mercati interasiatici e mediante alcuni noleggi di slot altrove.



In un documento presentato alla Borsa di Taiwan, la Evergreen Marine ha riferito di una perdita netta di 1,5 miliardi di nuovi dollari taiwanesi (49 milioni di dollari USA) per il 2013, con entrate in calo dell'1% rispetto all'anno precedente per 139,2 miliardi di nuovi dollari taiwanesi.

Sebbene le cifre inerenti ai risultati produttivi non siano state riportate, la Evergreen ha attribuito la perdita alla "implosione delle tariffe di nolo", suggerendo che i volumi erano cresciuti, per quanto a spese di tariffe medie più basse – modello, questo, che si ripresenta quest'anno in tutti i risultati in rosso di molti altri vettori.



Dopo avere salvaguardato la propria indipendenza per anni, la Evergreen si è aggregata alla terza maggiore rete di operazioni containerizzate di condivisione di navi, l'alleanza CKYHE.

Di conseguenza, essa ha dovuto spostarsi da una preferenza conservatrice di lunga tradizione per le portacontainer multiruolo da 8.000 TEU alle navi ultra-grandi.

Infatti, la sottoscrizione della Evergreen a gennaio di contratti di noleggio a lungo termine per dieci navi portacontainer ultra-grandi da 14.000 TEU nel contesto del suo programma di rinnovamento della flotta è stata probabilmente dovuta ad una richiesta degli altri membri dell'alleanza, che incorporando le navi più piccole del vettore taiwanese nei propri orari si sarebbe probabilmente trovata in svantaggio nei confronti delle reti P3 e G6.

Tuttavia, la ricerca di navi più grandi per adeguarsi alle economie di scala offerte dalle altre alleanza sembra, a tutti gli effetti, sempre più una corsa verso il basso, né rappresenta una garanzia di conseguimento di profitti.

Infatti, la compatriota taiwanese Yang Ming Marine – membro fondatore della CKYHE che si trova in una fase avanzata del processo di aumento delle dimensioni della propria flotta – ha riferito di una perdita netta nel 2013 di 2,9 miliardi di nuovi dollari taiwanesi (95,2 milioni di dollari USA) dopo avere subito un deficit di 1,6 miliardi di nuovi dollari taiwanesi l'anno precedente, perdita – questa – che sarebbe stata notevolmente peggiore se non fosse stato per la vendita di alcuni beni.



La compagnia ha altresì lamentato "il naufragio delle tariffe di nolo".

Nondimeno, la Yang Ming sembra convinta del fatto che la strategia delle grandi navi la farà tornare alla capacità di produrre profitti e ha sottoscritto l'accordo relativo al noleggio a lungo termine di 15 unità da 14.000 TEU di nuova costruzione con l'armatore specializzato non operativo Seaspan, con consegna prevista nel 2015 e 2016; tuttavia, è improbabile che la Wan Hai, la quale ha assistito nel 2013 ad una crescita del 16% dei profitti netti per 2,1 miliardi di nuovi dollari taiwanesi (68,9 milioni di dollari USA), sia invidiosa dei due vettori maggiori suoi compatrioti.

Una rapida occhiata ai dati inerenti la sua flotta forniti da [www.vesselvalue.com](http://www.vesselvalue.com) conferma che la strategia della Wan Hai è strutturata sul modello "piccolo è bellissimo", dato che le navi più grandi sui suoi registri sono un quartetto di unità post-panamax da 5.527 TEU.

Così come ha fatto il suo socio da lungo tempo PIL con sede a Singapore, la Wan Hai ha dichiarato che potrebbe tornare alla direttrice di traffici Asia-Europa se le prospettive dovessero migliorare.

La situazione attuale sembra suggerire che questo sia un obiettivo ancora molto lontano.

*(da: theloadstar.co.uk, 2 Aprile 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### DOMANDA RECORD PER IL SETTORE FERROVIARIO TEDESCO

Il settore ferroviario tedesco ha sperimentato una repentina crescita della domanda lo scorso anno, avendo assistito ad un incremento della produzione ferroviaria del 42 per cento per 14,9 miliardi di euro.

A detta della VDB, sebbene tale cifra abbia costituito un nuovo record per le ordinazioni di veicoli e componenti ferroviari nell'ambito del mercato tedesco, il risultato ha dovuto subire le conseguenze derivanti dalle problematiche relative alle procedure di approvazione.



Le ordinazioni di nuovi treni sono aumentate del 56 per cento sino a 11,7 miliardi di euro nel 2013, con un incremento della domanda sia internazionale che nazionale sino a 6 miliardi e 5,6 miliardi di euro rispettivamente.

euro.

Malgrado siano state ricevute più ordinazioni, il giro d'affari è sceso del 6,5% sino a 10 miliardi di

Michael Clausecker, presidente della VDB, ha dichiarato che le vendite sono state ostacolate dalle prolisse procedure di certificazione.

Clausecker afferma che la prima metà del 2013 è stata afflitta da "inceppamenti nelle approvazioni", cosa che a suo giudizio è stata adesso corretta dall'introduzione di un nuovo sistema di autorizzazione da parte del Ministero Federale dei Trasporti a giugno dell'anno scorso.

Clausecker ha inoltre criticato il livello degli investimenti pubblici nelle infrastrutture ferroviarie in Germania.

Per quanto le vendite si siano incrementate del 3,6% sino a 2,9 miliardi di euro nel 2013, i traffici nazionali sono rimasti statici a 1,8 miliardi di euro.

Il presidente della VDB ha descritto la rete tedesca come "palesamente" sottofinanziata, ritenendo che sia necessario che il governo incrementi i propri investimenti annui da 2,5 ad almeno 3,5 miliardi di euro.

Clausecker ha dichiarato che in assenza di investimenti la rete ferroviaria tedesca continuerebbe a "restare indietro" rispetto al resto d'Europa.

*(da: globalrailnews.com, 9 Aprile 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### ISTITUITO IL PEDAGGIO PER GLI AUTOTRASPORTATORI STRANIERI NEL REGNO UNITO

Le ditte di autotrasporto del Regno Unito finalmente si trovano ad operare su un piano di parità, in seguito all'introduzione dal 1° aprile del pedaggio stradale per le imprese di autotrasporto straniere.

I camionisti esteri devono adesso pagare un'imposta sui veicoli pesanti prima di fare ingresso con i propri mezzi nel Regno Unito, mentre le imprese nazionali pagano tale addebito attraverso l'esistente accisa sui veicoli, che in molti casi è stata ridotta, mentre 9 veicoli su 10 non pagano più di prima.

A detta di un portavoce, il governo del Regno Unito si aspetta che l'imposta comporti una raccolta di circa 20 milioni di sterline all'anno.

"Non si tratta di un importo enorme: con esso si pagherà circa un miglio di strada.



Ma non si tratta tanto di fare soldi, quanto di imporre condizioni di parità per gli autotrasportatori britannici".

Mentre i camionisti del Regno Unito dovevano pagare le eurovignette all'estero e le accise sui veicoli in patria, le imprese straniere erano esentate da queste ultime.

Il portavoce ha aggiunto che anche se l'iniziativa non avrebbe apportato vantaggi alle strade del Regno Unito, il governo sta inoltre investendo 3,3 miliardi di sterline in nuove autostrade, fornendo 500 miglia di capacità aggiuntiva di corsie alla rete stradale ed ulteriori 400 miglia di autostrade.

"Aneddoticamente" afferma il portavoce "la domanda proveniente dal continente è stata: perché non lo facevamo prima?

L'Associazione Trasporto Stradale e l'Associazione Trasporto Merci lo stavano chiedendo da un po' di tempo, in modo da poter competere direttamente con le imprese straniere.

Peraltro, c'è voluto del tempo prima che la normativa potesse essere approvata".

Come fa notare lo stesso portavoce, il governo ha portato a regime l'iniziativa un anno prima di quanto programmato.

La società privata Northgate Public Services ha conseguito il contratto relativo alla gestione dell'imposta, che dev'essere versata da tutti i veicoli di peso superiore a 12 tonnellate.

Il gruppo stima che 130.000 veicoli pesanti stranieri entrino nel Regno Unito ogni anno per fare qualcosa come 1,5 milioni di viaggi.

Gli operatori, autisti o agenti esteri possono versare l'imposta giornalmente, settimanalmente, mensilmente od annualmente con pagamento a consumo.

Il FOPS (Sistema di Pagamento per Operatori Esteri) è disponibile in sei lingue.

Quando l'iniziativa venne posta in essere, c'era stata qualche preoccupazione circa il fatto che gli autisti stranieri potessero non conoscere le nuove regole.

Il mese scorso la BIFA (Associazione Britannica Trasporto merci Internazionale) ha pubblicato una nuova guida per gli autotrasportatori preoccupati che i subappaltanti ne fossero ancora all'oscuro.

Il portavoce governativo ha dichiarato di non essere venuto a conoscenza di alcun problema nella giornata di esordio della nuova imposta.

*(da: theloadstar.co.uk, 1° Aprile 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### IL GOVERNO OLANDESE APPROVA LA VISIONE FERROVIARIA PER I PROSSIMI 15 ANNI

Il governo dei Paesi Bassi ha approvato un rapporto commissionato dal Ministero delle Infrastrutture e dell'Ambiente che fissa una visione per i prossimi 15 anni in relazione alla rete ferroviaria.

La strategia, conosciuta come LTSA II, configura una spesa di 18 miliardi di euro per la manutenzione e la gestione della rete esistente, nonché una spesa di 10 miliardi di euro per nuove infrastrutture.

L'ambizione primaria è quella di creare una "filiera di trasporto pubblico porta a porta" migliorando nel contempo i collegamenti fra le modalità.

Ci si aspetta che i 17,5 milioni di passeggeri/km registrati nel 2011 crescano di una percentuale fra il 4 ed il 27 per cento entro il 2020 e di un ulteriore 3% nel decennio 2020-2030, con gran parte dell'incremento relativa alla conurbazione di Randstad.

Il rapporto supporta un servizio "andata e ritorno" di sei treni IC all'ora sulla tratta Amsterdam-Eindhoven dal 2017 e sei servizi all'ora con fermate intermedie sulla tratta Geldermalsen - Utrecht - Woerden.

Tuttavia, in seguito alla debacle del Fyra, non vi è alcuna proposta per far rivivere operazioni distinte ad alta velocità separate dagli altri servizi intercity.

Vengono previsti miglioramenti alle informazioni per i passeggeri, in particolare per consentire ai passeggeri di cambiare i propri programmi se necessario.

Si dice che i costi complessivi del trasporto merci ferroviario siano dal 10 al 20% più alti di quelli dei paesi vicini Germania e Belgio ed il rapporto afferma che le merci debbono essere rese maggiormente competitive mediante la realizzazione di maggiore capacità sui principali corridoi internazionali.



Questi ultimi vengono spesso condivisi con i servizi passeggeri nazionali e la strategia dice che al momento attuale le merci dovrebbero ottenere una più alta priorità.

Occorrerebbe altresì fare maggiore uso della tratta dedicata Betuwe.

La segnalazione e la sicurezza dei passaggi a livello dovrebbero essere migliorati ed il governo si accinge a prendere una decisione sull'impiego a livello nazionale dell'ERTMS.

L'implementazione della strategia in questione richiederebbe un miglioramento della collaborazione fra le amministrazioni nazionali, provinciali e locali, il gestore delle infrastrutture Prorail, gli operatori ferroviari ed il gruppo di utenti ROVER.

Un tavolo di consultazione è stato programmato per ottobre ed entro la fine dell'anno il governo rivedrà la riassegnazione delle priorità dei vari progetti di modo che "la struttura segua la strategia".

Il Ministero afferma di voler sostituire la "cultura delle critiche" con l'attenzione all'utente finale.

Il monitoraggio della regolamentazione terrà conto in futuro dei periodi in cui i servizi sono peggiorati e non guarderà soltanto alle mere medie annuali.

Le proposte finalizzate ad integrare nuovamente NS e Prorail sono state scartate.

Peraltro, notando che il gestore delle infrastrutture sarebbe stato trasformato da dirigente pubblico autonomo a dirigente soggetto alla supervisione del Ministero, il consiglio di amministrazione della Prorail ha annunciato il 3 aprile scorso che Marion Gout-van Sinderen si sarebbe dimessa da presidente e direttore generale con effetto dal 1° luglio prossimo.

*(da: railwaygazette.com, 4 Aprile 2014)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **ENTRO IL 2025 IL GAS NATURALE LIQUIDO RAPPRESENTERÀ IL 24% DELLE FORNITURE MONDIALI DI CARBURANTE BUNKER**

Nel corso di un incontro con i media a Singapore, il direttore marketing globale del Lloyd's Register, Luis Benito, ha annunciato i risultati inerenti alle statistiche elaborate per una "Indagine sulle infrastrutture di bunkeraggio con gas naturale liquido" condotta all'inizio dell'anno.

Dei 50 porti interpellati in tutto il mondo, 22 hanno risposto ad un questionario inviato allo scopo di comprendere meglio la portata dell'influenza del gas naturale liquido sul settore marittimo nei prossimi anni.

Quindici di quei porti sono situati in Europa, quattro in Nord America e gli ultimi tre in Asia.

Esaminando le risposte alle 18 domande rivolte a ciascun porto, il Lloyd's ha trovato che il 59% di loro dispone già di specifici piani per lo sviluppo di infrastrutture di bunkeraggio con gas naturale liquido, mentre il 76% ritiene che il bunkeraggio di questo tipo sarà avviato nei porti nel giro dei prossimi cinque anni.

È ancora più importante notare come dai risultati si riscontri che i porti europei ritengano di potere essere in grado di supportare operazioni di bunkeraggio a lungo raggio entro il 2020.

Al momento attuale, infatti, il bunkeraggio con gas naturale liquido è limitato alle navi a corto raggio.

Ciononostante, il 90% dei porti sono d'accordo sul fatto che il protocollo sulla sicurezza fra terra e mare dovrebbe essere sottoscritto prima che abbia luogo qualsiasi sviluppo di rilievo.

I motivi di tale crescita nel corso degli anni sono stati imputati ad un certo numero di ragioni; nello specifico, le richieste di infrastrutture da realizzare



quale fattore per essere considerati dal punto di vista ambientale da parte di numerose autorità locali.

Benito ha inoltre suggerito che Singapore dovrebbe fungere da pioniere per l'adozione del gas naturale liquido in Asia avendo già a sua disposizione le infrastrutture necessarie per tale processo.

Questa attività, peraltro, può prosperare solo se perviene la domanda giusta e, in secondo luogo, se le compagnie di navigazione possono permettersi l'alternativa.

Fino ad ora, i prezzi sono rimasti una variabile sconosciuta; c'è già stato qualche grido di protesta riguardo allo sviluppo degli ECAs e sono stati espressi timori di espulsione della concorrenza minore a causa degli accordi diretti fra fornitore e vettore.

D'altro canto, di pari passo con l'aumento della domanda le autorità dovranno prestare sempre maggiore attenzione al valore economico del carburante.

Tuttavia, esistono già alcune differenze di rilievo fra i prezzi in Nord America, Europa ed Asia.

Attualmente, i prezzi asiatici del gas naturale liquido si librano a circa 15,40 dollari USA per MMBtu; cifra alquanto esosa se confrontata con i 7,908 dollari USA per MMBtu del Regno Unito e con lo statunitense Louisiana Henry Hub attestato a 4,436 dollari USA per MMBtu.

Ciò potrebbe avere a che fare con la disponibilità per gli Stati Uniti e l'Europa del nuovo carburante, che al momento è fuori portata per l'Asia, la quale attualmente deve sopportare ingenti costi di approvvigionamento.

Benito, peraltro, ha notato che il gas naturale liquido potrebbe avere una notevole influenza se i principali acquirenti asiatici riuscissero ad abbassare i costi per ottenere il gas.

Una ulteriore influenza proverrà dal costo di formazione del personale adibito alle operazioni di rifornimento con bunker a bordo delle navi a lungo raggio, cosa ancora abbastanza incognita.

Solo il tempo potrà dire se questa iniziativa sarà fattibile dal punto di vista finanziario a livello globale.

Quel che è certo, peraltro, è che i traffici sono in crescita, e lo stanno facendo in fretta.

*(da: porttechnology.org, 8 Aprile 2014)*

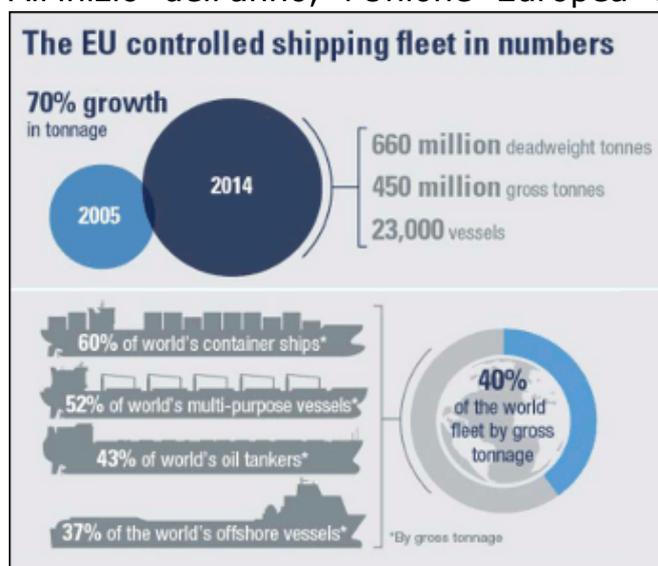
## INDUSTRIA

### IL TONNELLAGGIO CONTROLLATO DALL'UNIONE EUROPEA AUMENTA SINO AL 70% MA LA CRESCITA RALLENTA CON LE NAVI PIÙ GRANDI

Le attività correlate al trasporto marittimo contribuiscono con una cifra stimata in 145 miliardi di euro all'economia europea ed il quantitativo di tonnellaggio registrato nell'Unione Europea è cresciuto del 70% in termini di stazza lorda dal 2005.

Peraltro, uno studio commissionato dalla ECSA (Associazioni degli Armatori della Comunità Europea) mostra come il numero delle navi battenti bandiera europea sia cresciuto ad un ritmo più lento, riflettendo la tendenza verso navi più grandi che offrono maggiori economie di scala.

All'inizio dell'anno, l'Unione Europea controllava il 40% della stazza lorda mondiale, in ribasso rispetto al 41% del 2005.



Come riporta Lloyd's List, ciò riflette il fatto che le compagnie di navigazione dell'Unione Europea continuano a far fronte ad una forte pressione concorrenziale da parte di altri centri in rapida crescita dello shipping mondiale, in particolare in Asia e nel Medio Oriente.

La Grecia controlla la flotta di maggiori dimensioni in Europa, equivalente al 36% del tonnellaggio

lordo.

La Germania rappresenta un ulteriore 21% della stazza lorda.

La flotta controllata dall'Unione Europea è dominata da tre tipi di navi: le rinfusiere per il 28% del tonnellaggio lordo, le petroliere per il 25% e le portacontainer per il 25%.

Le navi da rifornimento d'alto mare hanno fatto registrare la crescita più sostenuta nel corso del periodo sotto esame.

La quota dell'Unione Europea della flotta mondiale da rifornimento d'alto mare è salita dal 28% nel 2005 al 37% nel 2014 in termini di stazza lorda.

Si stima che nel 2012 il settore marittimo dell'Unione Europea abbia contribuito direttamente con 56 miliardi di euro al PNL, impiegando 590.000 persone e generando proventi da imposte per 6 miliardi di euro.

Si stima che quattro/quinti degli impieghi, ovvero 490.000 posti di lavoro, siano localizzati in mare.

Si stima provvisoriamente che il 40% di questi marittimi siano di nazionalità dell'Unione Europea o della Zona Economica Europea.

Nel 2012 presso le accademie della marina mercantile erano in addestramento 38.000 studenti/allievi, con un incremento dell'11% rispetto al 2004.

Afferma Patrick Verhoeven, segretario generale dell'ECSA: "Il settore marittimo dell'Unione Europea continua a rimanere in piedi in questi tempi difficili nonostante la dura concorrenza da parte dei centri dello shipping dei paesi terzi, in particolare quelli dell'Asia e del Medio Oriente".

*(da: seanews.com.tr, 8 Aprile 2014)*

## LEGISLAZIONE

### **GLI ARMATORI SUPPORTANO LA COMMISSIONE IN ORDINE ALL'ESTENSIONE DELL'ESENZIONE PER CATEGORIA DEI CONSORZI DI LINEA**

La ECSA (Associazione Armatori della Comunità Europea), la ICS (Camera Internazionale dello Shipping) ed il WSC (Consiglio Mondiale dello Shipping) hanno risposto il 28 marzo scorso alla consultazione pubblica lanciata dalla Commissione in ordine alla sua proposta di estendere per altri cinque anni il periodo di applicazione del cosiddetto BER (regolamento sull'esenzione per categoria dei consorzi di linea).

"Abbiamo accolto con grande favore il fatto che la Commissione condivida l'opinione degli armatori secondo la quale il BER dovrebbe essere esteso" ha dichiarato Patrick Verhoeven, segretario generale della ECSA.

Aggiunge Verhoeven: "Le ragioni per mantenere tale regolamento per questo specifico settore sono ancora valide oggi, specialmente se consideriamo i molti ostacoli che il settore del trasporto marittimo dovrà superare.

Dobbiamo garantire una guida chiara ed efficace agli operatori di linea ed evitare qualsiasi incertezza giuridica che l'interruzione dell'esenzione per categoria potrebbe comportare".

Sin dal 1995 la Commissione ha adottato una serie di regolamentazioni relative alle esenzioni per categoria dei consorzi, ognuna delle quali in vigore per un periodo di cinque anni.

Poiché l'attuale BER è in scadenza nell'aprile del 2015, la Commissione ha lanciato una consultazione pubblica sulla propria proposta chiedendo quali fossero le opinioni dei soggetti interessati alla questione circa l'estensione del suo periodo di applicazione per altri cinque anni, sostenendo che tale estensione non sarebbe andata a vantaggio dei soli vettori ma anche dei caricatori.

ECSA, ISC e WSC hanno condiviso pienamente il ragionamento della Commissione.



L'odierno settore della navigazione di linea si è ritrovata con l'acqua alla gola, dovendo lottare con il cronico eccesso di capacità e l'elevato costo del carburante, che sono raddoppiati dal 2007 al 2013, e ci si aspetta che aumentino ulteriormente tenuto conto del minore limite mondiale delle emissioni di zolfo nei carburanti, in calo dal 3,5% allo 0,5% nel 2020 o 2025.

La situazione è aggravata dal fatto che la domanda a livello mondiale resta anemica.

L'unica scelta che i vettori hanno alla luce di queste tristi prospettive è quella di tagliare i costi.

Il trasporto marittimo di linea si è orientato verso economie di scala mediante l'ordinazione di navi sempre più grandi in grado di ridurre i costi unitari.

Tuttavia, al fine di trarre vantaggio da queste economie di scala, le navi dovrebbero essere a pieno carico, il che, alla luce delle attuali circostanze di eccesso di offerta di tonnellaggio, può dimostrarsi un compito arduo.

Gli accordi e le prassi concertate fra compagnie di navigazione di linea strutturate in consorzi possono perciò alleviare gli oneri che il settore deve sopportare.

"Interrompere l'esenzione per categoria dei consorzi di linea a questo punto ed in questo momento costituirebbe una complicazione non necessaria per il settore marittimo, dal momento che il BER fino adesso è andato molto bene ed è risultato utile ai caricatori così come è stato decisivo per i vettori" ha dichiarato Verhoeven.

*(da: shipmanagementinternational.com, 1° Aprile 2014)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### **MA QUANTO È FATTIBILE IL TRASPORTO MARITTIMO A PROPULSIONE NUCLEARE?**

Sebbene il Lloyd's Register abbia fatto una breve menzione delle navi a propulsione nucleare in occasione della sua conferenza "Carburanti del Futuro", il direttore del marketing strategico globale Luis Benito ha relegato tale possibilità ad una data successiva al 2030: "Il nucleare non è popolare, per quanto sia disponibile".

"Forse nel lontano futuro la percezione pubblica cambierà per quanto attiene l'uso del nucleare quale carburante".

I membri del Lloyd's Register sostengono che considerare la propulsione nucleare come un'opzione non è necessariamente la stessa cosa che propugnarla.

"Alcuni dei nostri concorrenti l'hanno superficialmente scartata" afferma il direttore comunicazioni marittime del Lloyd's Register Nick Brown, "ma noi, quale società di classificazione, ne abbiamo valutato la tecnica: sta ai governi, e non a noi, decidere se usare o meno il nucleare".

Fino ad oggi, la propulsione nucleare in relazione al trasporto marittimo commerciale è stata limitata ad un piccolo numero di rompighiaccio e, tuttavia, è stata studiata da alcuni armatori commerciali.

Nel 2009, la Cosco ha intavolato trattative con l'autorità cinese per l'energia nucleare al fine di sviluppare navi commerciali a propulsione nucleare.

"Dal momento che tale propulsione è già a bordo dei sottomarini, perché no per le navi mercantili?" si chiede Wei Jaifu, allora presidente della Cosco presente all'edizione 2009 della Marintec China.

Il progetto è stato in seguito abbandonato sulla scia del disastro di Fukushima in Giappone.

Nel 2010, una coalizione fra Lloyd's Register, Hyperion Power Generation, il progettista britannico BMT Nigel Gee e l'operatore marittimo greco Enterprise Shipping and Trading aveva dato il via ad uno studio di fattibilità sulle navi a propulsione nucleare: "Noi riteniamo fermamente che la generazione di propulsioni alternative sia la risposta giusta per il trasporto marittimo" aveva

dichiarato allora il capo della Enterprises, l'importante armatore greco Victor Restis.

Al momento attuale, secondo Brown, il progetto è "ancora in corso".

Spesso, una delle maggiori obiezioni alla propulsione nucleare è la convinzione errata che i reattori nucleari possano detonare e provocare un'esplosione term nucleare.

Tuttavia, come spiega Christos Chryssakis, ricercatore della DNV GL del progetto Greener Shipping, "al contrario del convincimento generale, i rischi per la sicurezza derivanti dal nucleare nel corso delle operazioni sono in realtà alquanto limitati.



Quando la reazione nucleare a catena inizia nel reattore, il carburante diventa altamente radioattivo e quindi autoprotettivo.

Qualsiasi tentativo di rimuovere il carburante dal reattore costituirebbe una situazione di minaccia per la vita" afferma Chryssakis.

Il "meglio" che ogni tentativo del genere riuscirebbe a fare consisterebbe in fuoriuscite

radioattive o una minaccia di ciò.

Le caratteristiche del carburante, la geometria del carburante ed i controlli di sicurezza impedirebbero al reattore di diventare una "bomba nucleare".

Anche se le fuoriuscite potessero diventare gravi con possibili esposizioni in prossimità della nave, i danni sarebbero di poco rilievo rispetto a quelli risultanti da un'esplosione nucleare.

"La perdita di refrigerante può costituire la causa di gravi incidenti a causa della sua elevata pressione ed alta temperatura, così come per la contaminazione radioattiva" dichiara Chryssakis, spiegando che le navi dotate di propulsione nucleare dovrebbero essere equipaggiate con sufficienti scudi antiradiazioni, misure per arginare la perdita di refrigerante e propulsione diesel di supporto in caso di emergenze.

"L'esperienza vissuta dalla marina militare ha dimostrato che l'affidabilità del reattore è elevata quando si accompagna a modelli progettuali moderni".

Infatti, partendo dal presupposto che nulla vada storto – cosa che nella stragrande maggioranza dei casi per molte centinaia di sottomarini e navi da guerra a propulsione nucleare si è verificata – i reattori nucleari possono durare 25 anni con una manutenzione relativamente bassa e nessuna necessità di rifornimento.

“La principale barriera tecnica che vediamo opporsi alla propulsione nucleare è correlata alla movimentazione, al deposito ed al riciclaggio del carburante nucleare utilizzato”.

Che dire degli altri metodi di propulsione ad emissioni zero di carbonio?

“Anche se le dimensioni delle batterie stanno aumentando... esse non sono in grado di soddisfare i requisiti relativi alla propulsione delle moderne grandi navi marittime” afferma Chryssakis.

“L'idrogeno è problematico per tre ragioni principali: grandi quantitativi di energia ed infrastrutture sarebbero richieste per la produzione; l'immagazzinaggio a bordo richiede uno spazio molto più grande rispetto ai carburanti marini convenzionali; infine, la tecnologia cellulare del carburante non è ancora abbastanza compatta ed affidabile”.

Sebbene i rischi presentati da una diffusa adozione della propulsione nucleare siano, per molti, inammissibili, essa è comunque una della lista davvero corta delle opzioni per un trasporto marittimo a zero emissioni di carbonio.

“Se la società facesse sul serio in ordine alla riduzione delle emissioni, essa è una delle opzioni che dovranno essere considerate” conclude Brown.

*(da: seanews.com.tr, 31 Marzo 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### AUMENTA LA DOMANDA DI CONTENITORI

Secondo Charles-Hadrien Lassalle, direttore associato presso la divisione trasporto marittimo ed intermodale degli uffici di Singapore della ABN AMRO Bank NV, ci si aspetta che la domanda di container nuovi si rafforzi nel giro dei prossimi due/tre anni.

Rivolgendosi ai partecipanti alla conferenza *Intermodal Asia 2014* svoltasi a Shanghai, il dirigente con sede a Singapore, che è stato parte attiva in un certo numero di accordi per il finanziamento di equipaggiamento con noleggiatori e vettori marittimi, ha dichiarato: "Ci aspettiamo che i traffici si riprendano alla grande, crescendo del 6% quest'anno e di un altro 6% nel 2015, rispetto al solo 2,5% nel 2013.

Inoltre, l'esteso programma di consegne di nuove navi e la crescente necessità per vettori e noleggiatori di sostituire i box vetusti sospingerà la domanda di nuovo equipaggiamento".

Lassalle stima che le sole richieste di equipaggiamento sarebbero equivalenti al 5-6% dell'insieme operativo totale pari ad approssimativamente 36 milioni di TEU ogni anno.

Ciò equivarrebbe ad una offerta di 1,8-2,2 milioni di TEU.

Il dirigente suggerisce inoltre che l'apertura in corso di nuovi mercati, l'attuale adozione della lenta navigazione e l'impiego di tonnellaggio in rotte commerciali più lunghe avrebbero un positivo impatto sulla domanda di contenitori.

Approfondisce Lassalle: "Dal momento che i vettori marittimi si stanno portando ulteriormente all'interno di paesi come la Russia e si dedicano a servire un numero maggiore di isole periferiche nelle Filippine ed in Indonesia, occorre più tempo per far tornare indietro i container.



In diversi casi questo equipaggiamento non torna indietro del tutto e questo, ritengo, avrà anche un effetto positivo sulla domanda di nuovi box”.

Tenendo conto di tutti questi fattori, Lassalle prevede che la domanda annua di nuovi contenitori ogni anno per i prossimi due anni sarebbe nella fascia da 3,5 a 4 milioni di TEU.

È interessante notare come il dirigente ritenga che la quota dell’insieme di equipaggiamenti dei noleggiatori decrescerà leggermente dal proprio livello attuale del 46% circa.

“Stiamo assistendo ad un interesse di gran lunga maggiore da parte delle linee di navigazione per il finanziamento dei container e ciò comporterà che questo settore tornerà ad effettuare acquisizioni.

La conseguenza sarà che la parte noleggiata della flotta calerà a circa il 42%”.

Nel corso degli ultimi tre anni, i noleggiatori sono stati i principali acquirenti di contenitori, rappresentando qualcosa come il 60% dei registri di ordinazioni in un momento in cui i bilanci sotto pressione dei vettori marittimi hanno significato che essi hanno dovuto concentrare la propria spesa di capitale sulle navi e sui sistemi informatici.

*(da: worldcargonews.com, 4 Aprile 2014)*

## IN CALENDARIO

- [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.