



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

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

**ANNO XXXII**  
**Numero del 31 Marzo 2014**

**PORTI**

NELLA CLASSIFICA MONDIALE DEI PRIMI 20 PORTI LA METÀ SONO CINESI ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

INCREMENTI TARIFFARI GENERALI SU UNA BRUTTA CHINA ..... " 5

VIA LIBERA DEGLI STATI UNITI ALL'ALLEANZA P3, MA CON RISERVA  
ALLA LUCE DELLE PREOCCUPAZIONI DEI CARICATORI ..... " 7

**TRASPORTO FERROVIARIO**

2013 IN PERDITA PER IL GESTORE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE FRANCESI ..... " 10

**TRASPORTO STRADALE**

LA COMMISSIONE TRASPORTI DEL PARLAMENTO EUROPEO AUTORIZZA CAMION PIÙ LUNGI  
E PESANTI PURCHÉ RIDUCANO LE EMISSIONI E DIANO IMPULSO ALLA SICUREZZA ..... " 12

**INDUSTRIA**

I PRODUTTORI CINESI DI CONTENITORI PRONTI AD INVESTIRE SULLA SCORTA  
DI PROSPETTIVE OTTIMISTICHE ..... " 14

**LOGISTICA**

LA INDITEX INVESTE NELLA PROPRIA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE  
DATA LA CRESCITA DEL SUO IMPERO DI VENDITA AL DETTAGLIO ..... " 17

**LEGISLAZIONE**

I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI DANNO IL VIA LIBERA  
AL REGOLAMENTO DELL'AGENZIA FERROVIARIA EUROPEA ..... " 19

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LE MEGA-NAVI SONO IL FUTURO, MA AL PREZZO DI UN ECCESSO DI CAPACITÀ ..... " 21

**STUDI E RICERCHE**

GLI ASSICURATORI TEMONO I RISCHI DERIVANTI  
DALLA NUOVE GRANDI PORTACONTAINER ..... Pag. 23

**IN CALENDARIO** ..... " 25

**31 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>

## PORTI

### NELLA CLASSIFICA MONDIALE DEI PRIMI 20 PORTI LA METÀ SONO CINESI

L'ultimo rapporto pubblicato dal SISI (Shanghai International Shipping Institute) mostra come fra i primi 20 porti mondiali nel 2013 la metà siano cinesi.

I risultati produttivi dei porti della Cina rappresentano una percentuale notevole nel totale mondiale, in aumento dal 28,7 per cento nel 2012 al 30,4 per cento nel 2013.

Il rapporto prevede altresì che i volumi containerizzati mondiali in transito attraverso i porti marittimi cresceranno ad un ritmo più rapido nel 2014 e comporteranno una concorrenza più serrata fra i porti.



Come sottolinea il rapporto del SISI, la debole ripresa dell'economia mondiale ed il protezionismo nei traffici hanno prodotto quale conseguenza l'anno scorso solo una crescita leggera del tre per cento nei risultati containerizzati nei porti di tutto il mondo, sino a 641 milione di TEU.

Il tasso di crescita è calato per il terzo

anno di fila.

I nuovi mercati come la Cina stanno ancora usufruendo di una prospera domanda di traffico.

Fra i cinque porti che hanno scalato la classifica dei primi 20, quattro sono situati in Cina.

L'anno scorso, Shanghai si è piazzato in cima alla classifica per il quarto anno consecutivo con 33,62 milioni di TEU.

Il suo divario rispetto a Singapore, che era al secondo posto con 32,58 milioni di TEU, è cresciuto superando la soglia del milione di TEU.

Shenzhen per la prima volta ha sorpassato Hong Kong divenendo il numero tre al mondo con 23,28 milioni di TEU.

I successivi porti cinesi in classifica sono stati: Hong Kong, quarto con 22,29 milioni di TEU; Ningbo-Zhoushan, sesto in classifica con 17,35 milioni di TEU; Qingdao, settimo, 15,52 milioni di TEU; Guangzhou, ottavo, 15,31 milioni di TEU; Tianjin, 10°, 13 milioni di TEU; Dalian, 13°, 10,02 milioni di TEU; Kaohsiung, 14°, 9,94 milioni di TEU; Xiamen, 17°, 8,01 milioni di TEU.

Come si legge nel rapporto, poiché l'economia mondiale continua a presentare una tendenza al miglioramento, gli accordi commerciali bilaterali e multilaterali si espanderanno fino a coprire un'area più ampia ed i traffici locali ne trarranno un miglioramento più consistente.

Ciò spronerà la crescita dei risultati containerizzati.

Il SISI prevede che l'incremento dei risultati relativi ai contenitori a livello mondiale sarà superiore al quattro per cento.

Il SISI, peraltro, avverte che la ripresa dell'economia e dei traffici non comporterà necessariamente vantaggi per tutti.

Il cambiamento di scenario dei traffici e l'avvento di navi più grandi stanno apportando nuove sfide ai porti.

Le maggiori dimensioni delle alleanze fra vettori stanno indebolendo il potere contrattuale dei porti.

La conversione al regime privatistico del mercato degli operatori portuali cinesi richiede inoltre un continuo miglioramento dei loro servizi e delle loro infrastrutture al fine di sopravvivere alla concorrenza sempre più dura.

*(da: seanews.co.tr, 26 Marzo 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### INCREMENTI TARIFFARI GENERALI SU UNA BRUTTA CHINA

I vettori marittimi sono sempre svelti a pubblicare annunci di incrementi tariffari generali, ma sono comprensibilmente più riluttanti a confermare che una proposta di incrementi tariffari generali è stata sospesa o rinviata.

Questo è il caso degli incrementi tariffari generali dei primi e della metà di marzo sulla direttrice di traffico dall'Asia all'Europa, a proposito della quale rapporti aneddotici suggeriscono che i vettori stiano ufficiosamente dicendo ai propri clienti di non preoccuparsi per ora in ordine agli aumenti.

La rivista *The Loadstar* ha riferito la settimana scorsa che ad uno spedizioniere è stato inviato un avviso da parte della OOCL con il quale si offriva uno sconto di 150 dollari per TEU in relazione alla sua tariffa a pronti per tutte le merci fino alla fine di marzo, che, come ha detto ironicamente lo spedizioniere, "smentiva" il preannunciato incremento tariffario generale.



In molti casi, peraltro, lo sconto viene concesso sulla base di motivi ancora da appurare.

Le ultime voci nell'ambito del mercato sono nel senso che la China Shipping Container Lines ha "rinvio" sino ai primi di aprile il proprio incremento tariffario generale in programma per la metà di marzo, per quanto sia certo che la CSCL non sarà l'unico vettore a reagire alla prospettiva di un mercato malaticcio.

Il dilemma per i vettori al servizio della suddetta problematica rotta sta nel fatto che le tariffe a pronti fuori sede dall'Asia al Nord Europa sono calate di oltre il 40% dall'inizio dell'anno, precipitando al di sotto del limite spartiacque di 1.000 dollari per TEU la prima settimana di marzo.

Nel contesto di tale scenario, essi avrebbero poche prospettive di riuscire a rifilare degli incrementi tariffari generali se tentassero poi di farli rispettare.

Inoltre, l'importante operatore CMA CGM ha in effetti fatto mancare il terreno sotto ai piedi dei rivali andando alla ricerca del ripristino delle tariffe questo mese mediante l'annuncio che i propri incrementi tariffari generali non sarebbero entrati in vigore fino a 1° aprile.

Di conseguenza, gli altri vettori hanno annunciato una data di scadenza simile per gli incrementi che spaziano da 400 a 1.000 dollari per TEU.

Resta da vedere se gli incrementi tariffari generali di aprile terranno, dal momento che, sebbene i volumi Asia-Europa di gennaio abbiano raggiunto il loro livello massimo da agosto dello scorso anno, il mercato sta tenendo conto delle proprie preoccupazioni circa l'enorme ammontare del nuovo tonnellaggio che sarà immesso nel traffico in questione alla fine di quest'anno e nel 2015.

Infatti, quest'anno saranno ricevute in consegna più di 140 unità di nuova costruzione da 10.000 TEU ed oltre, con ulteriori 1,7 milioni di tonnellaggio cellulare in consegna nel 2015, la maggior parte del quale sarà impiegato nei circuiti Asia-Europa.

Nondimeno, con le tariffe di nolo a pronti che adesso sono ad un livello che per molti vettori è al di sotto del punto di pareggio, la pressione da parte degli azionisti/investitori finalizzata ad esercitare una disciplina di politica tariffaria aumenterà, ed allo scopo di rafforzarla ci saranno più cancellazioni di partenze, il che metterà altro stress sulla filiera distributiva.

Un altro aspetto che senza dubbio patirà ulteriormente nell'ambito del generalmente accettato traffico mercificato del trasporto marittimo contenitori è il servizio alla clientela, per consegnare il quale i vettori dovranno lottare sullo sfondo di un rispetto degli orari peggiorato e di annullamento delle partenze.

*(da: theloadstar.co.uk, 12 Marzo 2014)*

## VIA LIBERA DEGLI STATI UNITI ALL'ALLEANZA P3, MA CON RISERVA ALLA LUCE DELLE PREOCCUPAZIONI DEI CARICATORI

La proposta di accordo di condivisione delle navi fra le tre maggiori linee di navigazione containerizzate mondiali ha ricevuto il benestare dell'ufficio legale della Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti, malgrado l'opposizione del proprio ex presidente, il veterano del settore Richard Lidinsky.

Lidinsky ha votato contro l'accordo di condivisione delle navi P3 dopo avere fermato la revisione da parte della Commissione a dicembre con una richiesta di maggiori informazioni.

La decisione della Commissione non costituisce una sorpresa, dati i commenti positivi sui vantaggi delle alleanze da parte dell'attuale presidente Mario Cordero, nonché per il fatto che l'ente regolatore in precedenza non aveva mai rifiutato l'autorizzazione alla costituzione di un accordo di condivisione delle navi.

Tuttavia, le grandi dimensioni del matrimonio operativo fra Maersk Line, MSC e CMA CGM – 20% più grande di quelli dell'alleanza G6 – ha causato molta ansia in ordine alla potenziale eliminazione di un'effettiva concorrenza.



L'approvazione della P3 sembrava imminente dopo la prima revisione della Commissione durata 45 giorni, fino a quando l'ex commissario dirigente della Sea Containers Lidinsky aveva di fatto fermato l'orologio con la sua richiesta di informazioni.

In una dichiarazione rilasciata a dicembre dalla Commissione, Lidinski aveva fatto notare: "Questo accordo è sembrato avviarsi ad una fase di implementazione senza riguardo nei confronti di un'adeguata approvazione normativa".

Aveva poi detto che le sue critiche derivavano dal fatto che caricatori ed altre parti interessate avevano espresso le proprie preoccupazioni, aggiungendo che "abbiamo bisogno di comprendere le implicazioni di ciò che è stato proposto".

Molti caricatori ed organismi di lobby avevano espresso preoccupazioni circa l'impatto sui prezzi e sul livello di servizio della proposta di accordo di condivisione delle navi e questo era stato l'argomento maggiormente discusso in occasione della conferenza annuale TPM svoltasi recentemente a Long Beach.

I caricatori erano comprensibilmente diffidenti rispetto al predominio che la rete P3 potrebbe avere e l'opportunità di collusioni sui prezzi è stato un timore costantemente conclamato, sebbene in generale sia stata espressa la "fiducia nel sistema" nel senso che non sarebbe stato permesso che ciò accadesse.

Inoltre, in termini di integrità del servizio, un caricatore ha commentato che l'affidabilità degli orari che ne fanno un leader del mercato della Maersk Line avrebbe "trascinato gli altri" ad un miglioramento di cui si sente molto il bisogno in un contesto di prestazioni di puntualità in peggioramento da parte delle linee di navigazione.

Ciononostante, i soci della P3 sono stati duramente criticati per "la scarsità di comunicazione" e "la inesistente consultazione" con i caricatori circa i loro programmi di orario.

Tuttavia, malgrado le riserve di Lidinski, la proposta della P3 è stata autorizzata per quanto attiene il lato statunitense della normativa, sebbene l'approvazione sia stata sì concessa, ma con l'ammonimento a tener conto delle preoccupazioni dei caricatori, i quali secondo la Commissione hanno fatto riferimento ad "un irragionevole incremento dei costi di trasporto" e ad "una irragionevole riduzione del servizio di trasporto".

Al fine di far fronte a questa duplice minaccia, la Commissione Marittima Federale ha dichiarato che avrebbe istruito il proprio personale affinché istituisse "obblighi di comunicazione alternativi" per i soci della P3 al fine di assistere la Commissione nel suo "rigoroso monitoraggio in corso dell'accordo".

Cordero ha affermato che la Commissione si aspetta che l'accordo "produca efficienza operative a vantaggio dei consumatori statunitensi" e ha aggiunto che gli obblighi di comunicazione dovrebbero "far sì che si possa disporre di informazioni tempestive ed adeguate per poter agire alla svelta nel caso fosse necessario".



**MAERSK  
LINE**



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



Il portavoce della Maersk

Line Michael Storgaard ha dichiarato al riguardo: "Il Nord America e gli Stati Uniti in particolare sono un mercato fondamentale per il trasporto marittimo.

Perciò, la decisione della Commissione Marittima Federale rappresenta un importante passo avanti verso l'approvazione generale della P3, che è ancora soggetta a valutazioni normative da parte delle giurisdizioni europee ed asiatiche.

Adesso noi proseguiremo nella stretta collaborazione con le autorità marittime e sulla concorrenza allo scopo di affrontare le problematiche e di spiegare la natura ed i vantaggi della P3" ha detto Storgaard.

Altrove, l'approvazione condizionata sembra avere placato il Forum Mondiale dei Caricatori che avevano esercitato pressioni sui regolatori affinché "adottassero misure appropriate al fine di far sì che l'alleanza P3 non sia in condizione di limitare la concorrenza, ridurre la possibilità di scelta od influenzare le tariffe".

Il segretario generale del Forum Mondiale dei Caricatori Chris Welsh ha dichiarato che questa è stata "una buona notizia per i caricatori, dato che la Commissione Marittima Federale ha agito in base alle nostre preoccupazioni".

I membri della P3 stanno ancora aspettando una risposta dal Ministero del Commercio cinese in ordine alla loro proposta di rete, che è prevista per il prossimo 10 maggio.

Non ci si aspetta, peraltro, che essa presenti troppi problemi, il che consentirebbe alla P3 di dare il via alle operazioni, come programmato, nella seconda metà di quest'anno.

Storgaard ha detto che i soci avevano indicato la metà di quest'anno per l'avvio formale della P3, sebbene "a causa delle procedure di approvazione in corso, non siamo in grado di definire l'organizzazione del Centro di Rete in relazione alla localizzazione, al personale, eccetera".

Nel frattempo, il periodo di revisione di 45 giorni da parte della Commissione Marittima Federale in ordine alla proposta dell'Alleanza G6 inerente all'ampliamento della sua collaborazione nelle direttrici di traffico est-ovest scade il 4 aprile, o dovrebbe farlo in teoria.

*(da: theloadstar.co.uk, 21 Marzo 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### 2013 IN PERDITA PER IL GESTORE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE FRANCESI

La società di gestione delle infrastrutture ferroviarie francesi RFF (Réseau Ferré de France) ha fatto registrare una perdita di 60 milioni di euro nel 2013 avendo sperimentato un "rallentamento delle attività ferroviarie" in tutto il paese.

Sebbene il giro d'affari sia aumentato del due per cento sino a 5,7 miliardi di euro l'anno scorso, l'incremento degli investimenti in progetti infrastrutturali ha prodotto un utile netto negativo in relazione all'annata, in ribasso rispetto ai profitti per 2 milioni di euro nel 2012.

Nel corso del 2013, gli investimenti in infrastrutture sono aumentati da 5,4 a 7,8 miliardi di euro, con un incremento del 45 per cento.

I più elevati costi di investimento di capitale hanno inoltre comportato un aumento dei debiti per la società, essendosi incrementati sino a 33,7 miliardi di euro alla fine del 2013 dai 31,5 miliardi di euro nel 2012.



Annunciando i propri risultati annuali, la RFF ha dichiarato che il chilometraggio percorso dalle attività relative ai passeggeri l'anno scorso è diminuito del 2%, mentre il trasporto merci è calato del 3%.

Questo rallentamento giunge in un momento in cui il governo francese sta portando avanti una serie di progetti infrastrutturali multimiliardari.

Fra loro, vi sono il Grande Piano di Ammodernamento della Rete – un programma da 15 miliardi di euro che prevede l'installazione di sistemi GSMR ed ERTMS, incrementando la capacità sulle linee a grande velocità e migliorando le stazioni francesi più trafficate – ed un nuovo piano di investimento per la regione dell'Ile-de-France che assisterà ad una spesa di 1 miliardo di euro nel 2014.

Fra il 2016 ed il 2017 entreranno in servizio altri 700 km di linee ad alta velocità, fra cui la LGV Sud Europe Atlantique da Tours a Bordeaux e la seconda fase della LGV Est da Baudrecourt e Vendenheim, nei pressi di Strasburgo.

Nel 2013, la RFF ha inoltre confermato di avere in programma spese per 410 milioni di euro nel giro di quattro anni al fine di migliorare il monitoraggio e la sostituzione degli scambi in seguito al deragliamenti a Brétigny-sur-Orge.

*(da: globalrailnews.com, 26 Marzo 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### **LA COMMISSIONE TRASPORTI DEL PARLAMENTO EUROPEO AUTORIZZA CAMION PIÙ LUNGI E PESANTI PURCHÉ RIDUCANO LE EMISSIONI E DIANO IMPULSO ALLA SICUREZZA**

Le modifiche alla bozza di regolamentazione inerente alla progettazione dei camion, che consentiranno ai produttori di superare le attuali dimensioni fissate dall'Unione Europea in relazione a lunghezza e peso massimo, ha fatto un ulteriore passo avanti il 18 marzo avendo ricevuto il voto favorevole da parte della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo.

La bozza di regolamento consentirà la realizzazione di cabine di camion più lunghe se progettate per ridurre le emissioni – ad esempio migliorando l'aerodinamica – o per evitare gli incidenti, per esempio riducendo i punti ciechi o mediante l'uso di cabine maggiormente arrotondate per spingere via la gente dal veicolo nel caso di collisione.



Sul retro dei veicoli sarebbero permessi alettoni aerodinamici sino a 50 cm al fine di ridurre la resistenza aerodinamica e le emissioni, mentre incoraggiando la presa in carico di veicoli pesanti a basse emissioni di carbonio, che spesso si vedono applicare penalizzazioni sul peso, ai veicoli stessi sarebbe consentito di eccedere l'attuale peso massimo sino

ad una tonnellata.

È stato altresì dato impulso al trasporto intermodale, dal momento che la bozza di regolamento consentirà ai camion utilizzati in operazioni di trasporto combinato strada-rotaia o strada-nave di essere 15 cm più lunghi allo scopo di agevolare il carico di container standard da 45 piedi, che sono utilizzati in tutta Europa.

Il parlamentare europeo Jorg Leichtfried ha dichiarato: "La bozza di regolamento consentirebbe ai progettisti di mettere in strada camion migliori, migliorando la sicurezza stradale e riducendo i danni ambientali".

Leichtfried ha aggiunto che la controversa questione inerente al permesso per i "megacamion" di operare attraverso le frontiere degli stati membri avrebbe bisogno di ulteriori indagini da parte della Commissione Europea prima che venga presa una decisione.

"Sulla questione dei megacamion, il Parlamento da sempre chiede alla Commissione Europea una valutazione appropriata del loro impatto.

Mediante la cancellazione delle parti del disegno di legge sulla circolazione transfrontaliera dei veicoli più lunghi, noi rafforziamo questa posizione.

Alla Commissione sarà richiesto di rivedere la situazione e di riferire nuovamente al Parlamento ed al Consiglio entro il 2016".

Adesso che alla bozza di regolamento è stato dato il via libera da parte dei parlamentari europei, dovrà vedersela con una votazione in seduta plenaria il 13 aprile.

Commentando il voto di questo mese, l'ACEA (associazione commerciale dei produttori di veicoli) chiede che venga messo a disposizione uno spazio aggiuntivo in cabina non solo a scopo di sicurezza ed aerodinamica, ma anche per accogliere nuove tecnologie per il risparmio di carburante come i sistemi per il recupero del calore prodotto dai rifiuti.

*(da: [commercialmotor.com](http://commercialmotor.com), 18 Marzo 2014)*

## INDUSTRIA

### I PRODUTTORI CINESI DI CONTENITORI PRONTI AD INVESTIRE SULLA SCORTA DI PROSPETTIVE OTTIMISTICHE

Sembra imminente un'ondata di investimenti in infrastrutture per la produzione di contenitori, dal momento che i principali costruttori di box prevedono una ripresa dei traffici globali di linea.

Ci sono diversi indicatori per misurare lo stato di salute del settore del trasporto di container: mentre spesso noi ci limitiamo ad osservare che cosa viene trasportato su navi e camion o movimentato nei magazzini degli spedizionieri, anche i produttori di container possono dire la loro.

Dopo il fallimento della Lehman Brothers nel 2008, la costruzione di box era crollata perché i vettori avevano cancellato in massa le ordinazioni.



Tuttavia, a metà del corrente mese di marzo la CIMC (China International Marine Containers), il maggiore costruttore mondiale di contenitori, ha annunciato di avere dato corso ad un protocollo d'intesa siglato nello scorso mese di aprile con un governo locale nella regione del Delta del Fiume delle Perle ai fini della costruzione di una nuova infrastruttura di produzione.

La società investirà inizialmente 2,5 miliardi di yuan (400 milioni di dollari) in un sito di 72 ettari nella contea di Dongguan Fenggang, nei pressi della

capitale provinciale di Guangzhou.

Nel corso del progetto, tale cifra salirà a 7 miliardi di yuan.

La capacità produttiva definitiva dell'infrastruttura sarà di 750.000 TEU all'anno ed essa rappresenterà un significativo incremento delle capacità complessive della CIMC.

La società attualmente è in grado di produrre circa 2,4 milioni di TEU di contenitori standard per carichi secchi ed altri 190.000 TEU di speciali, come i reefer, all'anno.

In una dichiarazione della CIMC si legge: "L'attività relativa ai container è una delle principali attività del gruppo.

Facendo leva sulla graduale ripresa dell'economia globale, così come sullo stabile incremento del tasso di containerizzazione mondiale, ci si aspetta che la tendenza di crescita a lungo termine della domanda di contenitori continuerà in futuro".

Una nota simile è suonata il 18 marzo a Hong Kong, dove il secondo produttore mondiale di box, la Singamas, ha pubblicato i propri risultati relativi al 2013.

Al valore nominale, essi non sono stati granché: le entrate sono calate del 16,6% per 1,25 miliardi di dollari nel 2013 rispetto al 2012, mentre i profitti operativi sono diminuiti di poco più del 51% per 46,7 milioni di dollari.

Questi risultati sono stati la conseguenza dei volumi di vendita inferiori – le vendite di TEU complessivi della società sono state più basse del 5% per 542.442 TEU – unitamente alla diminuzione dei prezzi dei contenitori nuovi.



Il prezzo medio per un contenitore da 20 piedi per carichi secchi è diminuito da 2.452 dollari nel 2012 a 2.195 dollari l'anno scorso.

Nondimeno, il presidente Teo Siong Seng si è espresso in modo ottimistico: "La domanda di nuovi contenitori è rimasta debole nel 2013, cosa che ha comportato conseguenze dirette sulle prestazioni del gruppo.

A dispetto dei venti contrari, le operazioni della Singamas restano assai snelle e razionali dal punto di vista dei costi mediante l'adozione di linee produttive integrate e la eliminazione delle infrastrutture meno redditizie.

D'altro canto, le nostre capacità produttive sono in ulteriore espansione, mediante le nuove infrastrutture di Qidong, il che supporta la nostra nuova iniziativa relativa all'ingresso nel mercato estero dei contenitori per

diversificare il nostro portafoglio in vista della svolta del mercato nella seconda metà del 2014”.

La società afferma che un nuovo impianto a Qidong ridurrebbe le esigenze di manodopera di qualcosa come il 30-40% e porterebbe la sua capacità produttiva complessiva annua a superare il limite del milione di TEU all’anno.

Nella propria relazione sui risultati, la Singamas ha dichiarato che ci si aspetta che i traffici containerizzati globali crescano del 5% quest’anno, suggerendo come il settore marittimo possa finalmente assistere ad una inversione di rotta delle proprie fortune.

“Per quanto noi siamo cautamente ottimisti circa il settore dei container e ci aspettiamo che le sue prospettive gradualmente si riprendano nella seconda metà di quest’anno, siamo del tutto preparati ad adattarci alle condizioni di mercato ed a capitalizzare le opportunità che possano emergere mediante l’adozione di una serie di provvedimenti” aggiunge Teo.

*(da: theloadstar.co.uk, 18 Marzo 2014)*

## LOGISTICA

### LA INDITEX INVESTE NELLA PROPRIA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE DATA LA CRESCITA DEL SUO IMPERO DI VENDITA AL DETTAGLIO

La Inditex, maggior venditore al dettaglio di capi di moda a livello mondiale, nonché proprietaria della catena di negozi situati nei centro-città Zara, ha riportato una crescita del 5% delle entrate nel 2013, dopo un anno di notevoli investimenti nella propria piattaforma logistica a supporto delle vendite e dei suoi outlet al dettaglio.

La società spagnola, fondata dal terzo uomo più ricco del mondo Amancio Ortega, ha assistito alla scalata dei propri proventi sino a 16,3 miliardi di euro, mentre i profitti netti sono aumentati di un marginale 1% sino a 2,3 miliardi di euro nel 2013, un'annata in cui si sono registrate ulteriori 331 aperture di



negozi in tutto il mondo, unitamente all'espansione in corso dei sistemi di supporto alla sua imponente filiera distributiva.

Anche se la società ha detto che una somma pari a 1,2 miliardi di euro reinvestita nelle attività è stata spesa in nuovi negozi, altri fondi sono stati incanalati in "capacità logistica in Spagna", dove si concentrano le sue attività di distribuzione globale.

Dichiara la società: "La Inditex ha continuato ad espandere i propri centri decisionali, aggiornando la tecnologia presso le infrastrutture logistiche ed ampliando la sede centrale del gruppo.

Notevoli investimenti sono stati effettuati per tutto il 2013 in tutti i centri distributivi del gruppo ad Arteixo, a Meco ed a Saragozza.

"Quest'ultimo centro di distribuzione ha recentemente iniziato ad effettuare operazioni con un sistema automatizzato di magazzinaggio e recupero di abiti appesi che rappresenta il meglio nel suo genere a causa delle sue caratteristiche tecniche e dimensioni".

Un nuovo centro distributivo a Cabanillas, nei pressi di Guadalajara, al momento nella fase finale di costruzione, ci si aspetta che cominci le operazioni nei prossimi mesi, mentre è stata altresì completato l'ampliamento di 70.000

m<sup>2</sup> della sede di Artexo della Inditex che rappresenta un raddoppio della capacità.

Un investimento di 60 milioni di euro è stato effettuato ai fini dello sviluppo di infrastrutture per la distribuzione in Catalogna e a Saragozza, principalmente per i marchi non-Zara.

Nonostante la Inditex sia proverbiale per il fast-fashion e sia un prolifico utente del trasporto merci aereo, a causa del suo insolitamente rapido ricambio dei cicli di vendita al dettaglio di abbigliamento, la natura sempre più globale delle sue operazioni al dettaglio significa che essa è diventata ancor più un caricatore marittimo di merci rispetto a prima.

Anche se gran parte delle sue operazioni e strategie relative alla filiera distributiva consistono in una serie di segreti accuratamente conservati, uno studio al riguardo dell'Università del Messico pubblicato l'anno scorso afferma che la frequenza di rifornimento delle scorte della Inditex è doppia rispetto a quella dei suoi principali concorrenti multinazionali.

I capi d'abbigliamento prodotti nel corso di un mese vengono avviati dal suo centro di distribuzione ai negozi europei in media in 24 ore ed a quelli asiatici ed americani nel giro di 48 ore.

Il rapporto aggiunge che il suo hub logistico di Saragozza, che si trova al cuore della sua rete, può immagazzinare "34 milioni di capi d'abbigliamento e distribuisce 360 milioni di indumenti" tutti i momenti mediante collegamenti via strada, rotaia ed aria.

In termini di flussi di carico, il 50% circa riguarda movimentazioni europee di autotrasporto, che riflettono il concentramento della sua produzione nell'Europa meridionale.

Tuttavia, più o meno il 15% dei suoi carichi in entrata arriva via aria, i quali rappresentano il 10% di tutte le spedizioni dall'Asia alla Spagna, mentre il resto delle sue movimentazioni in entrata passa attraverso i porti marittimi di Barcellona e Valencia.

Queste percentuali cambiano quando si tratta di movimentazioni in uscita, nel cui ambito l'aria rappresenta il 36% dei traffici e delle esportazioni alla volta dell'Asia, dell'America e dell'Africa.

A gennaio dell'anno scorso, questo traffico di trasporto merci aereo avveniva attraverso otto linee aeree.

*(da: theloadstar.co.uk, 19 marzo 2014)*

## LEGISLAZIONE

### I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI DANNO IL VIA LIBERA AL REGOLAMENTO DELL'AGENZIA FERROVIARIA EUROPEA

Un soddisfacente compromesso è stato raggiunto il 14 marzo dai Ministri dei Trasporti europei in ordine alla struttura giuridica dell'iniziativa congiunta Shift<sup>2</sup>Rail, equilibrando correttamente le esigenze delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture così come dei produttori e fornitori europei di ferrovie.

La CER (Comunità delle imprese ed infrastrutture ferroviarie europee) nota altresì che è stato fatto un passo avanti rispetto al regolamento dell'ERA (Agenzia Ferroviaria Europea) ed incoraggia tutti i soggetti interessati a mantenere una forte attenzione europea nelle imminenti trattative a tre.

La decisione presa sulla Shift<sup>2</sup>Rail è la successiva importante pietra miliare per un approccio di svolta nel quadro dello Horizon 2020.

La staffetta ora passa alla Commissione Europea perché elabori una bozza del piano generale della Shift<sup>2</sup>Rail.



Con il quadro giuridico in via di formazione, il settore ferroviario adesso chiede a tutte le istituzioni europee ed agli altri organismi coinvolti di definire in dettaglio gli obiettivi strategici del settore ferroviario europeo di domani, compresa la standardizzazione dei pezzi di ricambio.

La Shift<sup>2</sup>Rail contribuirà a realizzare davvero l'interoperabilità di un sistema ferroviario europeo sicuro.

Il Consiglio dei Ministri dei Trasporti ha inoltre raggiunto un accordo su un approccio generale relativo ad una proposta finalizzata a definire i nuovi compiti che dovranno essere svolti dall'Agenzia Ferroviaria Europea.

La bozza di regolamento fa parte del Quarto Pacchetto Ferroviario e trasformerà l'Agencia da mera istituzione legislativa in un'autorità europea per le ferrovie responsabile delle autorizzazioni ai veicoli e della certificazione sulla sicurezza.

La CER supporta il principio della fiducia e confidenza fra l'ERA e le autorità nazionali sulla sicurezza ma sottolinea la necessità di procedimenti chiari per quanto attiene le procedure decisionali con l'Agencia a rappresentare l'organismo decisionale definitivo.

Inoltre, alla CER piacerebbe assistere alla riassegnazione al mandato dell'Agencia del coordinamento sui pezzi di ricambio, nonché vedere che le decisioni della Corte d'Appello fossero pienamente vincolanti.

L'Agencia Europea per la Sicurezza Aerea ha già implementato questo principio e la CER raccomanda di seguire questo buon esempio.

Aggiunge il direttore esecutivo della CER Libor Lochman: "Apprezzo il lavoro della Presidenza greca e dell'intero Consiglio dei Trasporti dal momento che si sono dati da fare per gestire nel migliore dei modi due pratiche di elevata importanza per il settore ferroviario: la Shift<sup>2</sup>Rail e la revisione del regolamento che istituisce l'Agencia Ferroviaria Europea.

La decisione del Consiglio dimostra il corretto approccio per la ricerca ferroviaria e l'opportunità di rivitalizzare il sistema ferroviario europeo in termini tecnici.

Il quadro giuridico per l'interoperabilità e la sicurezza, così come la regolamentazione dell'ERA, debbono ancora essere ottimizzati e finalizzati nelle trattative a tre".

*(da: europeanrailwayreview.com, 14 Marzo 2014)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### **LE MEGA-NAVI SONO IL FUTURO, MA AL PREZZO DI UN ECCESSO DI CAPACITÀ**

I membri dell'alleanza G6 stanno valutando l'opportunità di acquisire navi portacontainer da 18.000 TEU ed oltre, ma, secondo l'amministratore delegato della MOL (Mitsui OSK Lines) T. K. Konishi, nessuna decisione è stata ancora presa al riguardo.

"Forse avremo un massimo di due serie di navi da 18.000 a 19.000 TEU entro il 2020, o il 2022 o 2023; si tratta di una questione a lungo termine" e ciascun membro vi contribuirà con un numero di unità sino a quattro al fine di condividere responsabilità eguali.

Per fare un confronto, i rivali Maersk, CMA CGM e MSC della rete P3 dovrebbero effettuare operazioni con almeno 29 unità da 18.000-19.000 TEU entro il 2016, una volta ottenute le debite autorizzazioni.

Il prudente approccio da parte della G6 è in parte dovuto alla sua minore quota di mercato nelle rotte Asia-Europa.

Konishi ritiene – come ha dichiarato nel corso di un'intervista – che le navi più grandi già presenti nell'ambito della rete G6, da 13.000 a 14.000 TEU, possano essere altrettanto competitive delle navi ancora più grandi della P3.

"In realtà, non sono le dimensioni delle navi che importano, bensì il costo degli slot" afferma Konishi.

"Disporremo di 48 navi (da 13.000-14.000 TEU) entro il 2016, la maggior parte delle quali entro il 2015... solo cinque di loro erano state ordinate prima dello shock procurato dalla vicenda della Lehman (a prezzi elevati)".

La G6 impiega 40 navi più grandi di 13.000 TEU nei servizi Asia-Nord Europa ed Asia-Mediterraneo.

"Si tratta di navi assai competitive dal punto di vista dei costi".

Dichiara Konishi: "Se noi adesso ordinassimo navi da 18.000-19.000 TEU, quelle navi sarebbero molto meno care... quindi, ci sarebbe qualche vantaggio in termini di costi".

La MOL confida che la G6 possa ampliare la propria rete allo scopo di impegnarsi nei traffici transpacifico e transatlantico dal secondo trimestre come programmato.



“Abbiamo effettuato operazioni in conformità alle nostre registrazioni presso la Commissione Marittima Federale... dal quel punto di vista disponiamo di un’immunità antitrust” ha detto Konishi.

“Poiché noi discutiamo ogni sorta di cose nel pieno rispetto di quanto registrato negli accordi, non vedo davvero alcuna

ragione per cui dobbiamo restare nel TSA al fine di operare nell’alleanza”.

Riguardo al fatto che le alleanze abbiano aumentato le dimensioni delle loro reti nel corso degli ultimi due anni, afferma Konishi, si tratta di “una specie di circolo vizioso che peraltro costituisce il modo più semplice e diretto per abbassare il costo dei nostri slot”.

In relazione alle rotte di traffico più praticabili in futuro date le dimensioni della stirpe di navi mammut, la MOL stima che una portacontainer suezmax sarebbe in grado di trasportare 20.000 TEU di contenitori in 24 file, con una lunghezza di 415 metri ed un pescaggio di 16,3 metri.

In confronto, una nave della classe Tripla-E ha 23 file, con una lunghezza di 400 metri ed un pescaggio di 16 metri.

L’ampliamento del Canale di Panama attirerebbe le navi da 8.000-9.000 TEU dai traffici Asia-Europa a quelli Asia-Costa Orientale USA, buttando fuori le navi panamax o più piccole.

“Quelle navi da 8.000-9.000 TEU avranno un impiego migliore.. l’eccesso del settore panamax è un problema più per gli armatori che per gli operatori” ha detto Konishi.

*(da: seanews.com.tr, 26 Marzo 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### GLI ASSICURATORI TEMONO I RISCHI DERIVANTI DALLA NUOVE GRANDI PORTACONTAINER

L'assicuratore marittimo Allianz ha espresso pubblicamente le proprie preoccupazioni in ordine alla minaccia che l'incremento delle dimensioni delle portacontainer potrebbe apportare al settore nel caso di emergenze in mare.

Nella sua pubblicazione *Safety and Shipping Review 2014*, relativa all'analisi delle linee di tendenza delle perdite complessive nel trasporto marittimo nell'annata precedente, la Allianz congetture che, secondo l'attuale tendenza di crescita, l'avvento di una nave da 24.000 TEU potrebbe essere previsto nel giro di quattro anni.



L'affondamento della *MOL Comfort* nell'Oceano Indiano a luglio del 2013, in rotta dall'Asia ai mercati del Nord Europa, ha dimostrato l'enorme impatto sulla filiera della distribuzione derivante dal naufragio di una portacontainer di appena un terzo di quelle dimensioni.

Nel caso della sventurata nave da 8.100 TEU, sono andati perduti in mare 4.382 contenitori, molti dei quali carichi di prodotti elettronici hi-tech, comportando una rottura della filiera distributiva just-in-time e la necessità di provvedere ad una urgente sostituzione delle merci trasportate poi spedite per via aerea.

Due anni prima, la *Rena* da 3.351 TEU noleggiata dalla MSC si era arenata sulla barriera corallina *Astrolobe* nei pressi di Tauranga in Nuova Zelanda, riversando contenitori e olio combustibile pesante nelle aree protette della Baia di Plenty prima di spezzarsi in due ed affondare.

L'incidente non è stato solo il peggiore disastro ambientale marittimo del paese, ma ha inoltre causato enormi problemi alle industrie locali della pesca e del turismo che hanno indotto difficoltà finanziarie per molte attività locali.

“Basti pensare all’interruzione delle attività di porti e terminal se un incidente dovesse bloccare l’ingresso” afferma il Dr. Sven Gerhard, responsabile dei prodotti globali della Allianz.

“Inoltre, il salvataggio potrebbe richiedere un impegno senza precedenti ed operazioni complesse; in alcuni casi, la rimozione di tutti i container, in particolare se l’incidente dovesse verificarsi in una località remota, potrebbe richiedere parecchi mesi o addirittura un anno o più”.

Nel contempo, notando che l’uso del gas naturale liquido per alimentare le navi si accinge ad “aumentare sensibilmente” da qui al 2020, la Allianz esprime la propria preoccupazione in ordine alla sicurezza per il fatto che ci sarà un incremento del numero dei porti che allestiranno impianti di bunkeraggio di gas naturale liquido pur non avendo esperienza in relazione al trattamento di tali gas.

Il capitano Rahul Khanna, consulente in materia di rischi in mare, dichiara: “Dobbiamo chiederci quali rischi presenteranno per il settore le navi alimentate a gas naturale liquido.

Il problema attiene l’immagazzinamento del gas naturale liquido come carburante ed il suo trattamento a bordo.

Le competenze del trattamento del gas naturale liquido non sono facilmente disponibili: occorre un cambiamento di mentalità e nell’addestramento”.

Tuttavia, malgrado questi rischi emergenti, la Allianz riferisce che le 94 perdite complessive di naviglio di oltre 100 tonnellate di stazza lorda nel 2013 sono state inferiori a 100 solamente per la seconda volta negli ultimi 12 anni, e sono state del 20% inferiori rispetto a quelle dell’anno precedente.

“Anche se la tendenza verso il basso a lungo termine delle perdite marittime è incoraggiante, c’è ancora lavoro da fare al fine di migliorare la sicurezza complessiva di queste navi così come dei loro carichi, equipaggi e passeggeri, specialmente nelle acque asiatiche” afferma Tim Donney, responsabile mondiale per la consulenza sui rischi marittimi.

*(da: theloadstar.co.uk, 14 Marzo 2014)*

## IN CALENDARIO

- [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.