



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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXII
Numero del 30 Aprile 2014

PORTI

HONG KONG CHIEDE PIÙ SPAZIO Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

ACCORDO DI FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E CSAV " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PILASTRO TECNICO DEL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO È ESSENZIALE
PER LA COMPETITIVITÀ DEL MERCATO FERROVIARIO EUROPEO " 7

TRASPORTO STRADALE

LA EGC ACCOGLIE CON FAVORE LE DECISIONI EUROPEE
SULLA LUNGHEZZA DELLE BISARCHE " 9

TRASPORTO INTERMODALE

IL GRUPPO EUROTUNNEL ESTENDE IL PROGRAMMA ETICA PER PROMUOVERE
LO SVILUPPO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO ATTRAVERSO LA MANICA " 11

INDUSTRIA

CAPACITÀ NAVALE STABILE: ARMATORI FERMI ALLE NAVI DA 19.000 TEU " 13

LOGISTICA

UPS DIVERSIFICA LA CLIENTELA E CRESCONO LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI " 15

LEGISLAZIONE

FRANCIA PREOCCUPATA PER GLI ABUSI NEL CABOTAGGIO STRADALE " 18

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY L'ASSORBIMENTO DI CAPACITÀ DA PARTE DEI VETTORI
COMPORTE UN AUMENTO DELLA LENTA NAVIGAZIONE E DEI VIAGGI A VUOTO " 22

CONFERENZE E CONVEGNI

LE NAVI GIGANTI PROVOCANO UNO "SPRECO DI ORMEGGI" Pag. 24

IN CALENDARIO " 26

30 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

HONG KONG CHIEDE PIÙ SPAZIO

Gli operatori terminalistici di Hong Kong affermano che le navi più grandi stanno causando problemi di congestione e produttività.

La HKCTOA (Hong Kong Container Terminal Operators Association) ha chiesto al governo di Hong Kong di rendere disponibile altro terreno da destinare a spazi per piazzali e ad ormeggi aggiuntivi per chiatte.

La KCTP (Kwai Tsing Container Port) è sotto pressione da parte delle navi di maggiori dimensioni, ma non perché esse apportino più contenitori.

“I contenitori lavorati per ogni scalo di nave stanno aumentando in proporzione alla lunghezza di banchina aggiuntiva che viene occupata” ha dichiarato la HKCTOA.

Le navi di dimensioni maggiori stanno sostanzialmente impegnando più ormeggi per movimentare lo stesso numero di contenitori, comportando tempi di lavorazione più lunghi e minore produttività all’ormeggio per metro di banchina.

Meno ormeggio è disponibile per le operazioni con le chiatte, che sono cresciute del 30% nel corso dell’ultimo decennio.

Nei momenti di punta le chiatte devono aspettare fino a due giorni per ottenere un ormeggio.

La HKCTOA chiede al governo di rispondere rendendo disponibile altro terreno per infrastrutture aggiuntive da destinare alle chiatte.

“I lotti di terreno immediatamente adiacenti ai Terminal Container CT9 South, CT9 North e CT8 West, così come il sito lungomare prossimo al CT5, dovrebbero essere assegnati all’uso quali ormeggi dedicati alle chiatte con accesso diretto al porto”.

L’associazione vorrebbe altresì che i due attuali ormeggi per chiatte adiacenti al Terminal 9 South ed al Terminal 8 West, le cui operazioni avvengono in regime di affitto a breve termine, venissero venduti ad un operatore permanente che investirà in infrastrutture dedicate alla movimentazione di chiatte.

Gli attuali locatari, afferma la HKCTOA, "sono costretti ad utilizzare chiatte dotate di gru per movimentare i container fra le chiatte cariche e la costa.

Questa modalità operativa è molto meno efficiente, meno sicura, meno sensibile all'ambiente e non è compatibile con i requisiti operativi dei moderni terminal container".

La congestione degli ormeggi sta inoltre facendo aumentare i tempi morti, mettendo maggiore pressione sui relativamente piccoli terminal di Kwai Tsing.

"Il porto è stato costruito con una media di 14 ettari di terreno per 400 metri di ormeggio rispetto all'attuale proporzione standard internazionale che prevede per prestazioni ottimali 25 ettari per ormeggio" ha dichiarato la HKCTOA.



Essa ha individuato oltre 100 ettari di terreno "per un utilizzo correlato ai container" nei pressi del porto che potrebbero essere meglio coordinati ai fini dell'uso portuale.

L'associazione raccomanda che 70 ettari siano riservati e riassegnati per supportare i terminal esistenti.

Infine, la HKCTOA sollecita il Ministero dei Trasporti cinese a non cedere alle pressioni esercitate da Shanghai, Qingdao e Ningbo ed a mitigare le regole sul cabotaggio per le navi straniere.

La HKCTOA afferma che la Zona Franca Pilota di Shanghai, che consente alle navi battenti bandiera non cinese di movimentare i box fra le aree di Shanghai ed altri porti cinesi, "avrà un impatto significativo sul mercato di trasbordo in Asia settentrionale, riducendo pertanto il vantaggio concorrenziale di Hong Kong di oltre il 30% rispetto ai suoi risultati attuali".

L'associazione ha avvertito che la potenziale perdita di attività per Hong Kong "potrebbe essere più elevata dei volumi produttivi direttamente correlati alla normativa sul cabotaggio.

Ciò potrebbe minacciare la posizione del KTCP quale hub di trasbordo".

(da: worldcargonews.com, 25 aprile 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

ACCORDO DI FUSIONE FRA HAPAG-LLOYD E CSAV

L'assai discussa fusione fra i due vettori Hapag-Lloyd e CSAV è stata concretizzata; arriva quindi la quarta linea di navigazione containerizzata al mondo, previa debite autorizzazioni.

È stato, infatti, sottoscritto un accordo vincolante al riguardo.



In cambio del proprio contributo in termini di attività containerizzate, la CSAV diventa un nuovo azionista di rilievo della Hapag-Lloyd, mentre quest'ultima diventa la quarta compagnia di navigazione di linea mondiale per dimensioni.

La CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores) ha sottoscritto un contratto vincolante finalizzato alla fusione di tutte le sue attività containerizzate con la Hapag-Lloyd, una volta ottenute le necessarie autorizzazioni.

In seguito a tale integrazione, la Hapag-Lloyd si classificherà fra le quattro prime compagnie di navigazione a livello globale, con qualcosa come 200 navi per una capacità complessiva di trasporto di circa 1 milione di TEU, volumi di trasporti annuali di 7,5 milioni di TEU ed un giro d'affari combinato pari a 9 miliardi di euro.

La sede centrale della compagnia di navigazione resterà ad Amburgo.

Inoltre, la Hapag-Lloyd disporrà di un ufficio regionale in Cile per le proprie attività latino-americane.

In cambio del proprio contributo relativo alle attività containerizzate, la CSAV diventerà un nuovo azionista di rilievo della Hapag-Lloyd unitamente alla HGV (Città di Amburgo) ed alla Kühne Maritime (Klaus-Michael Kühne).

La CSAV inizialmente deterrà una quota del 30% della società combinata.

I soci hanno concordato un incremento di capitale di 370 milioni di euro una volta conclusa la transazione, al quale la CSAV contribuirà con 259 milioni di euro.

Ciò farà salire la quota della CSAV nella Hapag-Lloyd sino al 34%.

Un secondo incremento di capitale di 370 milioni di euro sarà collegato alla programmata quotazione in borsa della Hapag-Lloyd.



“Sono contento perché siamo riusciti a perfezionare questa associazione, attraverso la quale le nostre due compagnie svolgono un ruolo attivo nel consolidamento del settore della navigazione di linea”, afferma Michael Behrendt, presidente del consiglio di amministrazione della Hapag-Lloyd.

“Unendo le forze, stiamo creando una compagnia di navigazione più forte, più grande e più globale con significative economie di scala ed una posizione concorrenziale notevolmente migliorata” dichiara Oscar Hasbún, amministratore delegato della CSAV.

La combinazione delle attività di trasporto marittimo di contenitori della CSAV con quelle della Hapag-Lloyd comporterà sinergie annuali pari ad almeno 300 milioni di dollari USA, secondo la dichiarazione rilasciata dalla Hapag-Lloyd, nella quale si aggiunge che “le reti di servizi e le flotte di entrambe le compagnie si complementano l’un l’altra idealmente”.

Entro la fine del mese la Hapag-Lloyd immetterà in servizio l’ultima delle 10 navi da 13.200 TEU ordinate per i traffici dell’Estremo Oriente, mentre la CSAV ha ancora sotto ordinazione sette navi da 9.300 TEU la cui consegna è prevista nel 2014 e 2015.

Queste portacontainer sono state progettate specificamente per i traffici sudamericani.

“Ciò significa che avremo una flotta giovane ed efficiente dal punto di vista dei costi.

L’uso di tonnellaggio ottimale nei traffici in questione è uno dei prerequisiti-chiave per la riuscita delle operazioni nel contesto della concorrenza internazionale” ha detto Hasbún.

(da: worldcargonews.com, 16 Aprile 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PILASTRO TECNICO DEL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO È ESSENZIALE PER LA COMPETITIVITÀ DEL MERCATO FERROVIARIO EUROPEO

I tre pilastri fondamentali del Quarto Pacchetto Ferroviario stabiliscono con chiarezza l'istituzione di procedure di approvazione coerenti con l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria (che in effetti costituiscono il Pilastro Tecnico), la liberalizzazione del mercato nazionale del trasporto passeggeri e l'istituzione di migliori strutture ed autorità per i gestori delle infrastrutture.

Il principale obiettivo del Quarto Pacchetto Ferroviario è quello di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario mediante la rimozione degli ostacoli residui, incoraggiando così la prestazione del settore ferroviario e, pertanto, la competitività e la crescita economica.

Questi ostacoli possono essere raggruppati in quattro categorie: barriere tecniche, amministrative, istituzionali e normative.

Le relativamente scarse prestazioni del trasporto ferroviario nell'ultimo decennio riflettono il basso livello di efficienza e qualità dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità trasportistiche.

Secondo gli ultimi studi disponibili, questa situazione può essere attribuita alla presenza di diversi ostacoli che impediscono l'accesso al mercato ai nuovi operatori e l'estensione dei fornitori di servizio, bloccando così i servizi ferroviari nazionali.

La mancanza di standardizzazione, l'esistenza di materiale rotabile altamente specializzato, i costi di investimento che ne risultano, così come i costi di ingresso e di uscita relativi al mercato del trasporto ferroviario sono problemi significativi per il mercato unico dei trasporti.

Le procedure di autorizzazione sono lunghe e problematiche e gli oneri correlati alla certificazione sulla sicurezza sono elevati.

A dicembre dell'anno scorso, importanti "voci" del settore ferroviario europeo fra cui la European Rail Industry Association (UNIFE), la European Rail Freight Association (ERFA), la International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR), la Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), la International Union of Private Wagon Owners (UIP), la International

Association of Public Transport (UITP) e la International Union of Railways (UIC) hanno confermato il proprio supporto al Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto Ferroviario.



Brussels, 30.1.2013
COM(2013) 25 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL
COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

on

"THE FOURTH RAILWAY PACKAGE – COMPLETING THE SINGLE
EUROPEAN RAILWAY AREA TO FOSTER EUROPEAN COMPETITIVENESS
AND GROWTH"

(Text with EEA relevance)

Pertanto, il voto dei ministri dei trasporti in seno al Consiglio dei Trasporti e dell'Energia ottenuto a metà marzo 2014 sulla terza ed ultima parte del Pilastro Tecnico – il consolidamento del ruolo dell'ERA – conferma il supporto al settore ed al mercato ferroviario europeo.

Gli organismi europei sopra menzionati, unitamente ad un certo numero di altre associazioni nazionali in seno all'industria ferroviaria sottolineano che il Pilastro Tecnico rappresenta una delle priorità del settore ferroviario europeo.

Il Pilastro Tecnico contribuisce ad incrementare la competitività del trasporto ferroviario quale modalità di trasporto sostenibile ma anche al completamento del suo ruolo quale importante industria in e per l'Europa.

Il Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto Ferroviario è un punto di riferimenti fondamentale sulla via dell'istituzione di una Zona Ferroviario Unica Europea e dovrebbe essere implementato ad unanimità da tutte le parti interessate.

La rapida implementazione del Pilastro Tecnico vuol dire "luce verde" al settore ferroviario europeo ed alla creazione di una Zona Ferroviario Unica Europea.

Il Pilastro Tecnico è di grande importanza per l'intero settore ferroviario perché riformerà il modo in cui le procedure di autorizzazione dei veicoli ferroviari vengono espletate in Europa.

Ciò condurrà a procedure autorizzative più rapide, efficienti e meno costose, offrendo agli operatori ferroviari europei ed ai cittadini nuovo materiale rotabile in maniera più rapida e prevedibile.

Nel contesto dell'idea di realizzare un mercato interno per gli equipaggiamenti ferroviari, il Pilastro Tecnico rappresenta una pietra miliare della Zona Ferroviario Unica Europea.

Ciò contribuirà a creare un forte mercato di base di cui il settore ferroviario europeo ha bisogno per conservare la propria posizione di leader globale.

(da: *railwaypro.com*, 23 Aprile 2014)

TRASPORTO STRADALE

LA EGC ACCOGLIE CON FAVORE LE DECISIONI EUROPEE SULLA LUNGHEZZA DELLE BISARCHE

La EGC (Association of European Vehicle Logistics) ha espresso il proprio compiacimento per il voto del Parlamento Europeo a favore dell'armonizzazione della lunghezza di carico delle bisarche.

In occasione della sessione plenaria del 15 aprile, il Parlamento Europeo ha votato a favore della richiesta presentata da tempo di armonizzare le lunghezze di carico consentibili per le bisarche nei trasporti transfrontalieri fra gli stati membri dell'Unione Europea.

La lunghezza proposta è pari a 20,75 metri.

"Ciò risolve l'attuale patchwork delle normative nazionali in cui s'imbattono i membri della EGC in tutta l'Unione Europea" ha dichiarato l'associazione a Bruxelles.

Sebbene la lunghezza massima veicolare delle bisarche sia di 18,75 metri (che è altresì la lunghezza massima degli autotreni ai sensi della direttiva 96/53/EC), la disparità fra le sporgenze anteriori e posteriori massime consentibili quando le bisarche trasportano automobili in paesi diversi causa confusione e comporta inefficienze nella filiera trasportistica.



Alcuni stati membri dell'Unione Europea non consentono sporgenze in assoluto, né anteriori né posteriori, mentre altri permettono sporgenze fino a 2 metri sia davanti che dietro.

In alcuni casi, le autorizzazioni per le sporgenze vengono concesse caso per caso.

La problematica principale della seduta plenaria del Parlamento Europeo del 15 aprile, tuttavia, è stato il difficile voto contro la revisione della direttiva 96/53/EC al fine di consentire traffici transfrontalieri di autotreni di oltre 25 metri.

La Commissione vorrebbe che questa risalente direttiva venisse modificata per liberalizzare i trasporti con autotreni lunghi più di 25 metri, ma il Parlamento Europeo ha votato nel senso di una richiesta alla Commissione affinché venga effettuata una ricerca dettagliata entro il 2016 per valutare le problematiche che tali veicoli comportano per la sicurezza, la congestione e le infrastrutture.

La decisione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti Europei non avrà luogo prima delle elezioni europee a maggio.

La decisione del Consiglio sarà seguita dalla cosiddetta procedura di "dialogo a tre" nel contesto della quale il Consiglio tratta con i leader della maggioranza nel Parlamento Europeo al fine di accelerare il processo normativo.

(da: worldcargonews.com, 15 Aprile 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

IL GRUPPO EUROTUNNEL ESTENDE IL PROGRAMMA ETICA PER PROMUOVERE LO SVILUPPO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO ATTRAVERSO LA MANICA

Poiché i traffici di trasporto merci ferroviario attraverso il Tunnel della Manica si sono incrementati del 10% nel 2013 e del 13% nel primo trimestre del 2014, Eurotunnel ha deciso di rafforzare i propri sforzi per supportare lo sviluppo di tale traffico.

L'ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions) è un programma avviato a marzo del 2013 che procura sostegni per un periodo limitato in relazione all'avvio di nuovi servizi di trasporto merci intermodali.

Poiché ha avuto successo al di là delle aspettative, il programma sarà esteso a cinque nuove categorie di traffici (trasporto di automobili nuove, alimentari e bevande trasportati in treni a carico completo convenzionali, beni di consumo, flussi logistici e merci manufatte e distribuzione permanente e flussi di servizio per trasporto merci ferroviario che hanno trovato ostacoli al di fuori del Collegamento Fisso) sino al 2018.

Allo scopo di ottimizzare l'uso del Tunnel della Manica per il trasporto merci ferroviario notturno, gli oneri correlati al periodo non di punta (dalle 23.00 alle 07.00 nei giorni lavorativi) beneficeranno di una riduzione del 25%, mentre gli oneri relativi all'accesso nel corso dei periodi di manutenzione saranno ridotti a due notti alla settimana anziché le attuali tre.

Ai periodi di manutenzione sarà applicato un unico onere, a prescindere dal numero di circolazioni.

Eurotunnel ha altresì assicurato che il sovrapprezzo stabilito dalla Réseau Ferré de France per la sicurezza a Fréthun sarà abolito.



Ma, soprattutto, la Eurotunnel si impegnerà a non incrementare i propri addebiti per il trasporto merci fino alla fine del 2018.

L'obiettivo è quello di ingenerare il raddoppio del numero di treni sino a 5.000 all'anno nel 2018.

Questa meta potrebbe essere conseguita più facilmente se le altre parti coinvolte, fra cui le principali sono la RFF e la Network Rail, supportassero la realizzazione di un Corridoio Europeo per il Trasporto Merci fra l'Europa continentale ed il Regno Unito e contribuissero a rimuovere le barriere che limitano l'interoperabilità fra reti.

Queste condizioni entreranno in vigore dal prossimo mese di giugno, in seguito alle consultazioni con la Commissione Intergovernativa e le altre parti.

Esse sono conformi alla normativa europea ed all'atto costitutivo della concessione.

La Commissione Europea ha confermato che i principi generali della struttura tariffaria per l'accesso all'Eurotunnel sono conformi alle regole europee e ha appena notificato ai due governi che la procedura d'infrazione menzionata nell'Opinione Motivata del 20 giugno 2013, correlata al livello degli oneri di accesso al Tunnel ed all'assegnazione di capacità, sarà lasciata cadere.

(da: reuters.com, 24 Aprile 2014)

INDUSTRIA

CAPACITÀ NAVALE STABILE: ARMATORI FERMI ALLE NAVI DA 19.000 TEU

La crescita della capacità delle navi portacontainer sembra essersi stabilizzata per ora, dal momento che nessun armatore od operatore punta ad oltrepassare la soglia dei 19.000 TEU.

Ciononostante, gli esperti tecnici si aspettano che alla lunga entrino in servizio portacontainer più grandi, una volta superati i vincoli infrastrutturali.

Al momento, peraltro, le navi più grandi di prossima realizzazione sono quelle destinate alla China Shipping, dato che è stato riferito che la *CSCL Globe*, prevista in consegna nel prossimo mese di novembre, dovrebbe disporre di una capacità nominale di 19.000 TEU.

La United Arab Shipping Co ha sotto ordinazione navi da 18.800 TEU; la Mediterranean Shipping Co presto riceverà in consegna navi da 18.400 TEU; infine, le unità Triple-E della Maersk hanno dimensioni nominali pari a 18.270 TEU.

La CMA CGM ha recentemente aggiornato in aumento le navi sotto ordinazione, che adesso si aggireranno attorno ai 17.800 TEU.

Secondo Marcus Ihms, esperto di navi portacontainer presso la società di classificazione DNV GL, ciò che tutte quante esse hanno in comune è la lunghezza, pari a poco meno di 400 metri, che per ora viene considerata il limite massimo funzionale.


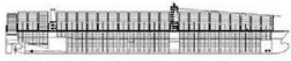


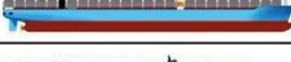

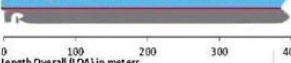
Il baglio è un altro potenziale fattore di limitazione, dal momento che le gru hanno bisogno di lavorare navi più ampie e che le maggiori forze di rotazione di una nave molto larga rendono sconsigliabile portare i carichi sul ponte.

Dove i progettisti possono ottenere capacità aggiuntiva entro quei limiti è attraverso la collocazione della sala macchine o degli alloggi per l'equipaggio.

Lo spostamento della sala macchine, ad esempio, può comportare la creazione di qualcosa come 250 TEU di spazio aggiuntivo.

Quello che è chiaro, ha dichiarato Ihms in occasione della conferenza *Global Liner Shipping* di Containerisation International-Lloyd's List svoltasi ad

Amburgo, sono le economie di scala delle navi più grandi che adesso vengono consegnate.

		TEU	LUNGHEZZA	LARGHEZZA	PESCAGGIO	File
		tdw = tonn. portata lorda	m	m	m	containers
Jiangnan Changxing Hull H6002 CMA CGM TBN 2015 Sep		17,859 TEU ~185,000 tdw	399.0	54.0	16.0	21
Hyundai Samho Hull S746 UASC TBN 2015 Apr		18,800 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
DSME Hull 4277 MSC TBN 2015 Jan		18,400 TEU ~195,000 tdw	395.4	59.0	16.0	23
Hyundai H.I. Hull 2696 CSCL GLOBE 2014 Nov		19,000 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
DSME Hull 4250 MAERSK MCKINNEY MOLLER 2013 Jun		18,270 TEU 194,153 tdw	399.0	59.0	16.0	23
DSME Hull 4161 CMA CGM MARCO POLO 2012 Nov		16,020 TEU 187,625 tdw	396.0	53.6	16.0	21
Odense Hull 203 EMMA MAERSK 2006 Aug		15,550 TEU 156,907 tdw	397.7	56.4	16.0	22

0 100 200 300 400 500
Length Overall (LOA) in meters

ALPHALINER

I costi relativi agli slot di – poniamo – una nave da 21.000 TEU sono inferiori più o meno del 10% rispetto a quelli di una nave da 14.000 TEU.

Una nave da 18.000 TEU presenterebbe costi meno cari rispetto a quelli di

una unità da 14.000 TEU anche nel caso di una utilizzazione al 90% anziché al 100%.

Sebbene i progettisti di navi parlino da tempo della possibilità di realizzare navi sino a 24.000 TEU, Ihms ha affermato di fronte ai partecipanti alla conferenza che si ritiene che finora nessun vettore stia puntando ad andare oltre i 19.000 TEU.

Tuttavia, in passato sono già state costruite navi più lunghe di 400 metri, segnatamente la superpetroliera da 564.650 t.p.l. *Jahre Viking* lunga 458 metri.

Hermann Klein, responsabile della ER Schiffart, ha dichiarato di aspettarsi che le dimensioni delle navi continuino a crescere, sebbene non così rapidamente come negli ultimi anni.

Klein, ex capo della Germanischer Lloyd nonché uno dei primi al mondo a presagire l'arrivo delle navi da 18.000 TEU, prevede che le portacontainer alla fine supereranno i 400 metri di lunghezza e pertanto andranno oltre i 19.000 TEU.

“Non c'è nessuna limitazione tecnica” ha detto Klein.

Peraltro, prima occorre che i porti siano pronti a movimentare la prossima generazione di portacontainer.

Questo richiederà gru più grandi, dragaggi, in alcuni casi ponti più alti, nonché altri investimenti in infrastrutture.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 14 Aprile 2014)

LOGISTICA

UPS DIVERSIFICA LA CLIENTELA E CRESCONO LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nonostante le giustificazioni sui titoli in prima pagina della UPS, che incolpava il cattivo tempo per un risultato del primo trimestre in cui si sono visti i profitti operativi precipitare di 106 milioni di dollari USA sino a 1,5 miliardi di dollari USA, le sue attività internazionali sono sembrate più interessanti.

A detta della società, è stata tenuta a galla una buona prestazione, mediante la sua capacità di offrire ai clienti una gamma di opzioni di spedizione compresa quella marittima, e la sua diversificazione facendo assegnamento su grossi clienti high-tech e militari.

Tuttavia, dichiara la UPS, c'è ancora spazio per miglioramenti nella spedizione aerea di merci.

La UPS ha assistito ad una crescita nel trasporto merci, in quello marittimo e nella filiera distributiva, mentre il margine operativo del segmento internazionale è aumentato del 14% rispetto alla crescita dei volumi giornalieri del 7,9%, sebbene i ricavi fossero sotto pressione.



Scott Davies, amministratore delegato della società, ha dichiarato: "Il tonnellaggio è in aumento, lo sappiamo, ma i ricavi sono davvero sotto pressione.

E, quando dico questo, intendo che alcuni trimestri fa avevo parlato della concentrazione su high-tech e forze armate, assicurando che avremmo tentato di diversificare

tramite loro.

La squadra sta facendo un buon lavoro... in alcune direttrici i mercati sono ancora difficili per quanto riguarda la compravendita.

Siamo molto, molto contenti del prodotto marittimo, del prodotto di brokeraggio, dei prodotti di trasporto merci aereo nordamericani.

Siamo molto concentrati al riguardo, ed abbiamo alcuni progetti in cantiere per il trasporto merci aereo, di modo che continuiamo a darvi impulso.

Pertanto, sentiamo di stare marciando a tre cilindri su quattro, ma sul quarto adesso stiamo lavorando nel modo giusto”.

Jim Barber, presidente della UPS International, sottolinea come la società ravvisi una domanda maggiore da parte dei clienti di medie dimensioni, che ha controbilanciato un certo declino di quelli più grandi.

“Nel 2013 abbiamo modificato il nostro modo di interagire con i nostri clienti di mercato medio in tutte le nostre attività internazionali... L’accelerazione del nostro mercato medio cui abbiamo assistito nel corso degli ultimi due trimestri... sta ora lasciando indietro alcune delle migliori imprese nostre clienti.

Poi, un’altra cosa che sta avanzando... è il settore dell’alta tecnologia, dove il lancio dei prodotti è stabile”.

Barber nota come in Europa, dove la UPS ha assistito ad una crescita notevole, l’economia si stia riprendendo ed i clienti si siano affrettati ad aggiornare le filiere della distribuzione.

“Perciò, in alcune delle grandi filiere distributive in tutto il mondo, i clienti stanno cercando di ottimizzare le proprie reti.



Photo Copyright © Yan David

PLANESPOTTERS.NET

Noi lavoriamo con loro per farlo, così le zone si muovono, i modelli distributivi si muovono, e così avviene per la nostra crescita transfrontaliera in Europa, un bel po’ della quale ha supportato lo spostamento dei modelli distributivi nelle zone in cui vi era carenza.

Quest’ultima comporta conseguenze sui ricavi del pacchetto, ma il nostro compito è quello di realizzare margini nelle nuove reti.

I clienti si stanno spostando dal piccolo pacchetto... al trasporto aereo merci, e da questo al trasporto marittimo, e dal marittimo a quello interno in un altro continente.

Così, il nostro compito diventa quello di essere pronti al riguardo ed essere al passo con loro.

Noi non gestiamo una rete di trasporto merci pura, ma un ibrido e possediamo un sacco di opzioni, a seconda di come i clienti scelgono di lavorare con noi”.

Kurt Kuehn, responsabile finanziario della società, aggiunge: “Nelle spedizioni di merci, i trasporti ed il tonnellaggio sono aumentati mentre le condizioni di mercato hanno fatto registrare minori proventi per kg.

Le spedizioni marittime e le attività di brokeraggio hanno entrambe sperimentato solidi guadagni in termini di entrate e hanno visto aumentare le capacità di profitto”.

La UPS ha inoltre rivelato di non avere programmi in ordine ad addizioni alla propria flotta europea: senza dubbio un sollievo, questo, per molti degli operatori suoi fornitori di equipaggiamento.

Afferma Kuehn: “La linea aerea ha finito di acquisire aeromobili 767 l’anno scorso... ed io penso che almeno per quanto concerne l’immediato futuro, non ci aspettiamo nessuna importante aggiunta di capitale”.

La UPS ha altresì seguito la FedEx nella sua recente richiesta di una maggiore liberalizzazione dei traffici, premendo sul Congresso statunitense affinché approvasse il disegno di legge sull’autorità per la promozione dei traffici (TPA).

“Abbiamo incoraggiato strenuamente una rapida approvazione della TPA, dal momento che attualmente vi sono tre importanti provvedimenti commerciali in attesa di approvazione che assicurerebbero vantaggi economici reali e la TPA senza dubbio incrementerà le loro possibilità di successo” dichiara Davies.

“L’espansione dei traffici globali è un importante catalizzatore per la strategia di crescita della UPS”.

(da: theloadstar.co.uk, 25 Aprile 2014)

LEGISLAZIONE

FRANCIA PREOCCUPATA PER GLI ABUSI NEL CABOTAGGIO STRADALE

A solo pochi giorni dall'approvazione da parte dell'Unione Europea delle nuove regole sul trasferimento dei lavoratori al fine di combattere gli abusi sociali nel settore edile, la Francia è di nuovo all'attacco, questa volta per chiedere un aggiornamento della normativa inerente all'autotrasporto di merci.

La Commissione Europea spinge per una maggiore liberalizzazione del trasporto merci stradale sulle corte distanze, ma in tal modo – sostiene Parigi – finisce per complicare la lotta al dumping sociale nell'autotrasporto.

Parlamentari francesi, ministri dei trasporti europei, rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacati si sono riuniti a Parigi il 16 aprile scorso in occasione di una conferenza sulle principali problematiche che si trova ad affrontare il trasporto di persone e cose.

La conferenza internazionale, organizzata dal segretario di stato francese Frédéric Cuvillier, ha rappresentato un'opportunità per la Francia di collaborare con gli altri stati membri dell'Unione Europea nella lotta al dumping sociale.

"Noi speriamo che venga tenuto pienamente conto degli abusi in modo che si possano fare progressi" ha dichiarato il segretario di stato alla presenza delle sue controparti danesi, britanniche, polacche e rumene nel corso della sua relazione introduttiva.

La richiesta francese sull'autotrasporto di merci giunge dopo subito dopo che l'Unione Europea ha approvato l'aggiornamento della normativa sul trasferimento dei lavoratori, in seguito al successo nella battaglia condotta dalla Francia per denunciare gli abusi delle ditte europee che impiegano forza-lavoro a basso costo, principalmente proveniente da Polonia e Romania.

Trasportatori a basso costo

In discussione c'è la parziale liberalizzazione dell'autotrasporto avvenuta nel 2009, che consente ai trasportatori europei di consegnare merci in un altro paese dell'Unione Europea nell'ambito dello stesso viaggio se avviene entro sette giorni dall'inizio del loro viaggio (il cosiddetto cabotaggio).

Attraverso la liberalizzazione di questa prassi, la Commissione Europea sperava di ridurre il numero delle corse a vuoto (veicoli senza merci), il costo del trasporto, il traffico e l'inquinamento.

Tuttavia, il cattivo uso del cabotaggio e la varietà di salari, normative sociali e legislazioni fiscali in tutta l'Unione Europea hanno comportato l'instaurazione di una concorrenza fra stati membri dell'Unione Europea.



Esso inoltre ha indotto un effetto "zavorra" in seguito al quale certe imprese ricavano profitti mediante la realizzazione di filiere della distribuzione in paesi in cui il costo del lavoro è più conveniente, come in Polonia od in Romania.

La tentazione del lavoro a basso costo ha spinto certe imprese francesi a

sviluppare "filie distributive in Romania od in Polonia [...] arremaggiando con le regole sul cabotaggio" spiega nella sua relazione il senatore francese Éric Boquet.

"Questi autisti passano un mese in Francia e sono remunerati alle condizioni dei loro paesi d'origine" ha scritto Boquet.

Rispetto a questa liberalizzazione, i danni sono stati notevoli in certi stati membri, segnatamente la Francia, dove le imprese di trasporto sono state duramente colpite.

Le preoccupazioni francesi sono serie, specialmente perché il mercato del trasporto assicura un notevole volume di impiego.

Secondo la Commissione Europea, il mercato in questione ha rappresentato approssimativamente 3 milioni di posti di lavoro nel 2011 ed è la principale modalità di trasporto terrestre nell'Unione Europea.

Dumping sociale

Secondo Roberto Parrillo, presidente della sezione autotrasporto della FET (Federazione dei Lavoratori del Trasporto Europei), mediante l'aumento della concorrenza fra paesi europei nonostante le differenze sociali la pressione sui salari e sui diritti sociali si è incrementata.

“Nel trasporto stradale, i salari rappresentano il 45% dei costi.

I costi restanti (manutenzione del veicolo, assicurazione e carburante) sono strettamente correlati” ha spiegato Parrillo.

“Le imprese accettano mercati che sono al di sotto dei prezzi normali e quindi devono attaccare i salari, che rappresentano la variabile aggiustabile” continua Parrillo.

“Le condizioni sociali sarebbero buone, ma le attività economiche devono anche generare profitti” sottolinea Michael Nielsen, delegato generale dell'IRU presso l'Unione Europea.

Egli afferma che in assenza di ciò, “avremo una carenza di autisti nel giro dei prossimi 15-20 anni”.

Traduzione simultanea

Un problema persistente per le ispezioni alla merce trasportata è costituito dal fatto che la lingua utilizzata nella documentazione ufficiale degli autisti spesso non viene compresa dagli ispettori.



“Quando ispezioniamo un autista polacco o slovacco in Francia, talvolta preferiamo lasciarlo andare” spiega il deputato francese Gilles Savary, sottolineando come “la gestione delle ispezioni all'autotrasporto” sia “assai diversa da un paese all'altro”.

Il Regno Unito ha trovato una soluzione per questo problema.

“I nostri ispettori dispongono di un sistema di traduzione simultanea sui propri telefoni cellulari, di modo che gli autisti che non parlano inglese non sfuggono alle ispezioni” ha spiegato Robert Goodwill, assistente segretario di stato ai trasporti britannico.

L'Est non è d'accordo

Sebbene l'Europa Occidentale ed i sindacati siano d'accordo sul fatto che la normativa europea sul punto sia debole, i paesi dell'Europa centro-orientale non condividono questa opinione.

La Repubblica Ceca ritiene che non vi sia bisogno di legiferare ulteriormente al riguardo.

“Abbiamo i mezzi per applicare questa normativa” ha dichiarato Kamil Rudolecký, vice ministro dei trasporti ceco.

Un rapporto della Commissione sul mercato del trasporto stradale pubblicato il 14 aprile dissente dalla Francia e sottolinea la volontà dell'organismo europeo di “incrementare la liberalizzazione dei mercati di trasporto”.

La lotta alle corse a vuoto è ancora all'ordine del giorno a Bruxelles.

Per far fronte al dumping sociale, la Commissione ha chiesto agli stati membri di “intensificare i propri sforzi in vista di un'applicazione più efficiente ed omogenea della legge”.

Anche la disparità di salari fra gli stati membri dell'Unione Europea è importante, ma, secondo la Commissione, essa sta “gradualmente diminuendo”.

Il salario medio di un autotrasportatore rumeno è adesso paragonabile a quello di un autista spagnolo: da 4 a 5 euro all'ora.

(da: theloadstar.co.uk/euractiv.com, 23 Aprile 2014)

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY L'ASSORBIMENTO DI CAPACITÀ DA PARTE DEI VETTORI COMPORTA UN AUMENTO DELLA LENTA NAVIGAZIONE E DEI VIAGGI A VUOTO

La Drewry, società esperta di analisi in materia di filiera dell'offerta di contenitori e di trasporto marittimo di linea, calcola che in assenza di correzioni dell'offerta combinata per quanto attiene la lenta navigazione e la cancellazione delle partenze, la capacità globale del trasporto containerizzato di linea potrebbe essersi incrementata di qualcosa come il 40% dal 2008.

Ciò, rispetto alla crescita del 22% che al momento viene messa a disposizione del mercato.

Quale esempio di come la lenta navigazione abbia messo in grado i vettori di assorbire la capacità, la Drewry stima che, rispetto agli attuali 22 servizi settimanali in direzione ovest Asia-Nord Europa, ci sia una richiesta per circa 250 navi, con dimensioni medie pari a poco più di 11.000 TEU.



Peraltro, senza la lenta navigazione, ogni circuito avrebbe impiegato otto navi anziché le attuali 11, il che significa che ci sarebbero volute 180 navi in tutto il sistema, vale a dire 70 navi in meno rispetto ad oggi.

Infatti, la Drewry ha constatato come queste tattiche abbiano voluto significare che l'anno scorso i vettori marittimi di fatto abbiano preso in carico quasi 3 milioni di TEU in offerta, senza i quali le disastrose perdite finanziarie nel settore sarebbero state assai peggiori.

A differenza di quanto accaduto al culmine della crisi finanziaria globale – che ha comportato che oltre 600 portacontainer venissero messe in naftalina fra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 – a detta della Drewry adesso iniziative di questo tipo non rappresentano un'opzione: i vettori preferiscono mantenere le navi nei traffici, persino in perdita, purché contribuiscano ai costi operativi.

La messa in disarmo è una "ultima risorsa" e comporta altresì spese notevoli.

La Drewry Maritime Research ha calcolato che 196 navi, equivalenti a 553.000 TEU, siano attualmente in disarmo, il che rappresenta pressappoco il 3% della flotta globale.

Altra lenta navigazione e la cancellazione selettiva delle partenze costituiscono la strategia fondamentale dei vettori per quest'anno ed oltre.

La Drewry afferma che quest'ultima è stata particolarmente utile per "gonfiare provvisoriamente i fattori di carico" e spingere i livelli di utilizzazione sino al 90% ed oltre, evidenziando pertanto gli incrementi tariffari generali.

Tuttavia, la società di consulenza sostiene altresì che questa politica, che fa aumentare il rischio della lotteria dei carichi nel corso dell'alta stagione, "è a volte eccessiva e nociva per i caricatori", opinione, questa, condivisa l'anno scorso da parecchi importanti caricatori e beneficiari proprietari del carico.

Inoltre, la Drewry suggerisce che c'è di peggio in serbo per i caricatori, viste le ulteriori 30 navi di dimensioni fra 13.300 e 19.000 TEU in consegna prevista per quest'anno.

Questa ondata di nuovo tonnellaggio costringerà i vettori ad "intensificare i loro sforzi", afferma la Drewry, che avverte: "I caricatori dovrebbero prepararsi per tempi di viaggio più lunghi ed un più frequente uso dei viaggi a vuoto".

Le sconcertanti prospettive della ditta di analisi per i caricatori sono state confermate dal consulente Tan Hua Joo di Alphaliner in occasione dell'evento TOC Container Supply Chain svoltosi a Singapore nella prima settimana di aprile.

Afferma Joo: "Il problema in definitiva sono i costi: nella corsa al taglio dei costi da parte dei vettori, è inevitabile che i servizi ne subiscano le conseguenze.

Con la formazione di grandi alleanze, c'è una ulteriore mercificazione dei servizi del settore e questo può comportare fermi nei porti che talvolta proseguono per giorni e giorni" ha aggiunto.

(da: the loadstar.co.uk, 16 Aprile 2014)

CONFERENZE E CONVEGNI

LE NAVI GIGANTI PROVOCANO UNO "SPRECO DI ORMEGGI"

I dirigenti della PSA e della DP World hanno avvertito che le navi sempre più grandi comportano problemi per i porti.

In occasione della conferenza TOC svoltasi a Singapore nella prima decade di aprile, Tan Chong Meng, amministratore delegato della PSA International ha dichiarato che le navi portacontainer più lunghe provocano uno "spreco di ormeggi".

Nel contempo, Mohammed Al Muallem, vice presidente anziano della DP World, ha chiesto una "maggiore collaborazione fra i porti mega-hub" al fine di migliorare la puntualità delle partenze di questi giganti del mare.

Tan ha riferito ai partecipanti alla TOC che il 20% delle navi operative sono adesso ULCVs (navi portacontainer ultra grandi), le quali pongono serie sfide ai porti.

"Si fanno in realtà tre passi avanti e due passi indietro" ha detto l'amministratore delegato della PSA.

In particolare, afferma Tan, le navi portacontainer che possono arrivare sino a 400 metri di lunghezza comporta un numero maggiore di "sprechi quanto agli ormeggi".



La movimentazione simultanea di due ULCVs spesso significa che almeno 90 metri di ormeggio sono inutilizzabili, mentre con navi più piccole tre di loro avrebbero potuto essere lavorate sulla stessa lunghezza di banchina.

Attualmente, su 52 ormeggi che la PSA utilizza operativamente a Singapore, 20 possono movimentare ULCVs.

Entro il 2018, 35 dei 67 ormeggi in uso saranno in grado di lavorare le mega-navi.

“Peraltro, in termini di chilometri di banchina, questi 35 ormeggi si porteranno via due/terzi della lunghezza totale, di modo che si tratterà di un investimento molto più alto: il nostro investimento in capacità sarà molto più elevato nel corso dei prossimi due decenni” ha detto Tan.

Inoltre, l'enorme numero di container caricati e scaricati nel corso di un unico scalo comporta una maggiore complessità delle operazioni nel piazzale e ha un effetto diretto sui flussi terrestri in entrata ed uscita dai terminal container.

“Dobbiamo trovare modi nuovi per ottimizzare la filiera della distribuzione” dichiara l'amministratore delegato della PSA.

L'incremento delle dimensioni navali è solo l'inizio.

Le altre parti della filiera della distribuzione devono ancora mettersi al passo”.

Tan ha sottolineato che i porti devono subire le conseguenze delle strategie di riduzione dei costi delle compagnie di navigazione di linea quali la lenta navigazione e le partenze a vuoto.

“Non possiamo dire che le compagnie di navigazione di linea non stiano facendo la cosa giusta mediante la riduzione di tali costi, ma l'affidabilità degli orari sta peggiorando e ha raggiunto un nuovo punto minimo pari al 64% di arrivi in orario nel quarto trimestre di quest'anno, e non sembra che le cose stiano migliorando; quindi, quanto ancora peggio andranno le cose?”.

Mohammed Al Muallem, vice presidente anziano ed amministratore delegato per la regione degli Emirati Arabi Uniti della DP World, ha sollevato altresì la questione della conservazione dell'integrità degli orari relativi alle partenze.

Al Muallem suggerisce che ciò potrebbe essere alleviato se alcuni dei mega-hub mondiali come Dubai e Singapore lavorassero in modo maggiormente collaborativo.

“Non possiamo limitarci a costruire altri ormeggi” ha dichiarato.

“Un'altra soluzione consiste nella maggiore collaborazione fra porti mega-hub specialmente in termini di pianificazione”.

La TOC Container Supply Chain Asia si è svolta dall'8 al 9 aprile nell'ambito della SMW (Settimana Marittima di Singapore).

(da: portfinanceinternational.com, 14 Aprile 2014)

IN CALENDARIO

- [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.