



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 15 Luglio 2014

PORTI

NONOSTANTE GLI INGORGHI, MIGLIORANO QUEST'ANNO
I RISULTATI DEI PORTI NORD-EUROPEI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI AGGIUNGO CAPACITÀ PER APPROFITTARE DELL'ALTA STAGIONE
MA LE TARIFFE DI NOLEGGIO NAVE SI RIPRENDONO " 5

LA P3 SI TRASFORMA IN 2M " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

L'INIZIATIVA SHIFT2RAIL VARATA NELL'AMBITO
DEL PROGRAMMA DI RICERCA HORIZON 2020 " 9

TRASPORTO STRADALE

SECONDO GLI AUTOTRASPORTATORI IL RIFIUTO DELLA RUSSIA DI ACCETTARE I CARNET TIR
COSTERÀ MILIARDI AL PAESE " 11

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL HA SEI MESI DI TEMPO PER FERMARE I SERVIZI
DI TRAGHETTO NELLA MANICA " 13

TRASPORTO FLUVIALE

ECT PRESO DI MIRA DAGLI OPERATORI DI CHIATTE " 15

TRASPORTI ED AMBIENTE

LINEE DI NAVIGAZIONE SPINTE VERSO IL GAS NATURALE LIQUIDO
A CAUSA DELLE IMMINENTI REGOLE SULLE EMISSIONI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO " 18

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA AVVIA UN'APPROFONDITA INCHIESTA IN ORDINE
ALLE ESENZIONI FISCALI "AIUTI DI STATO" PER CINQUE PORTI OLANDESI " 20

STUDI E RICERCHE

QUANTI CONTENITORI MARITTIMI VENGONO DAVVERO PERDUTI IN MARE? Pag. 22

IN CALENDARIO " 25

15 Luglio 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

NONOSTANTE GLI INGORGHI, MIGLIORANO QUEST'ANNO I RISULTATI DEI PORTI NORD-EUROPEI

Secondo l'ultimo rapporto *GPT (Global Port Tracker)*, i sei principali porti nord-europei della fascia Le Havre-Amburgo assisteranno quest'anno ad un incremento del 5% dei volumi.

Il rapporto, pubblicato dalla Hackett Associates unitamente all'ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics) con sede a Brema, prevede un incremento del 4,3% dei risultati relativi ai carichi d'importazione in tutti i porti quest'anno rispetto al 2013.

Le importazioni da gennaio ad aprile movimentate nella fascia Le Havre-Amburgo sono aumentate del 4,9% rispetto al 2013, con un totale previsto per l'intera annata di 14,47 milioni di TEU, il che comporta un aumento del 5,5% in relazione a tutto l'anno per quanto attiene i TEU complessivamente movimentati.

Questi numeri, sebbene comprendano i carichi di trasbordo, i vuoti ed i traffici infra-europei a corto raggio, sono comunque un segnale del miglioramento della fiducia dei consumatori, afferma Ben Hackett, fondatore della ditta di consulenze e ricerche in materia di trasporti marittimi.

Tuttavia, Hackett avverte che la domanda resta ancora "saldamente nelle mani del consumatore", alimentata dalla politica dei bassi tassi d'interesse e dalla "solida crescita nel Regno Unito ed in Germania".

Il rapporto, redatto pochi giorni dopo l'annuncio del veto all'alleanza P3 da parte dei regolatori cinesi, suggerisce che gli operatori terminalistici del Nord Europa "debbono avere tirato un sospiro di sollievo" non dovendo più accogliere navi da 18.000 TEU con fattori di carico del 95% circa.

Nel *GPT* si sostiene che "si sarebbe trattato di un pentolone da strega con cui avere a che fare, data l'aggregazione di tre dei partner più improbabili con culture aziendali collocate nei punti opposti di un triangolo".

Si legge nel rapporto: "Il pericolo identificato dai cinesi era costituito da un cartello che avrebbe potuto danneggiare i traffici cinesi, così come i risultati finanziari dei due vettori di proprietà statale Cosco e China Shipping.

La logica della P3 era quella di mettere assieme un gruppo operativo ben gestito di navi concentrate sulle economie di scala e sulla riduzione dei costi operativi.

Ciò che la Cina ha ravvisato era la realizzazione di uno strumento finalizzato alla riduzione della capacità in maniera sufficiente a consentire l'incremento delle tariffe di nolo, operando nel contempo sulla base di tariffe abbastanza basse che sarebbero state probabilmente al di sotto del livello di pareggio della maggior parte dei concorrenti".

Nonostante le aspirazioni dei membri della P3 siano state sventate, gli ingorghi portuali sono diventati nuovamente – aggiunge il rapporto – un argomento scottante.



"I terminal sono in difficoltà nei rapporti con le grosse navi in termini di produttività e spazio sufficiente.

Nei porti nord-europei ci sono già ingorghi derivanti dal grandissimo interscambio di container proveniente dalle navi da 16.000 TEU ed oltre e dalla difficoltà di rapportarsi

con volumi di trasbordo che esse generano in porti quali Rotterdam ed Anversa".

Infatti, l'impatto sull'efficienza operativa dei porti nord-europei comportato dall'impiego di navi containerizzate ultra-grandi nel contesto della direttrice di traffico Asia-Europa è stato oggetto di accesi dibattiti in occasione dell'evento *TOC Container Supply Chain*, svoltosi a Londra alla fine di giugno.

E adesso che la polvere comincia a posarsi sulla scomparsa della P3, il *GPT* suggerisce che la crescita delle movimentazioni nell'ambito della fascia di porti Le Havre-Amburgo varierà nel corso del resto dell'anno, riflettendo "l'attuale guerra per il mercato che sta avendo luogo fra Amburgo, Rotterdam ed Anversa".

Parlando al seminario *TOC* alla fine di giugno, Hackett ha dichiarato che i volumi dovrebbero continuare a "rimbalzare", in particolare fra i porti tedeschi ed olandesi, alimentati dagli sconti offerti dalle autorità portuali.

Altrove, il grande perdente nella vicenda del boicottaggio della P3 è l'assai sottoutilizzato JadeWeserPort di Wilhelmshaven che, nota il *GPT*, sarebbe stato il principale beneficiario della rete dell'alleanza.

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

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI AGGIUNGONO CAPACITÀ PER APPROFITTARE DELL'ALTA STAGIONE MA LE TARIFFE DI NOLEGGIO NAVE SI RIPRENDONO

Sembra che i vettori marittimi quest'anno stiano immettendo nell'alta stagione ogni briciola di capacità cellulare che hanno nelle riserve, dal momento che, a differenza del 2013 quando l'annata era iniziata con un primo trimestre redditizio, quest'anno la maggior parte delle linee di navigazione containerizzate deve ancora raggiungere risultati di gestione positivi.

È pertanto di fondamentale importanza che essi facciano registrare una buona prestazione del terzo trimestre traendo vantaggio dai picchi di carico, il che spiega altresì la decisione della Zim di fornire una partenza ad hoc a metà luglio mediante la propria unità *Zim Tianjin* da 10.062 TEU dalla Cina al Nord Europa.



Il tormentato vettore israeliano, sebbene si sia ufficialmente ritirato dalla direttrice di traffico Asia-Europa, chiaramente non vorrebbe perdere l'opportunità di conseguire qualche più che necessario provento al fine di rinforzare il proprio bilancio.

Alphaliner riferisce che, al 30 giugno, la flotta containerizzata inattiva comprendeva qualcosa come 130 navi – 255.000 TEU – vale a dire il livello più basso degli ultimi tre anni e di cui solo 18 navi, equivalenti a 47.000 TEU, erano controllate da vettori.

Inoltre, la società di analisi afferma che le dimensioni medie delle portacontainer ferme erano calate significativamente a 1.960 TEU dai 3.300 TEU all'inizio dell'anno, riflettendo una domanda più sostenuta di navi più grandi nelle settimane dell'alta stagione.

Infatti, la sola nave al di sopra dei 7.500 TEU attualmente inattiva è la *CSAV Tyndall* da 8.600 TEU di recente costruzione, che, fatta eccezione per il

noleggio per un viaggio per la Maersk Line allo scopo di riposizionare contenitori vuoti in Asia, è stata in eccesso rispetto alle richieste del vettore cileno negli ultimi due mesi ed è all'ancora in rada a Hong Kong, pagando un noleggio giornaliero all'armatore Zodiac Maritime nell'ambito di un affitto per otto anni.

Tuttavia, data l'attuale sostenuta domanda di grosse navi per l'alta stagione, la CSAV potrebbe ancora ottenere un rinnovo di noleggio trimestrale ad uno dei suoi pari al fine di alleviare i guai finanziari derivanti dal costoso noleggio a lungo termine.

Nel contempo, Alphaliner ha affermato che la Maersk Line e la MSC sono state entrambe attive recentemente nell'ambito del mercato del noleggio di portacontainer; la prima ha preso la *Seroja Empat* da 8.540 TEU costruita nel 2010 in sub-noleggio dalla MISC per 26.500 dollari al giorno per 4-6 mesi: un aumento, questo, rispetto ai 25.500 dollari al giorno pagati dalla UASC per nave in relazione ad un unico viaggio andata e ritorno alla volta del Pacifico.

La Maersk ha poi preso la *Cap Aguilar* da 6.612 TEU dalla Hamburg Süd in sub-noleggio pagando 16.500 dollari al giorno per un noleggio trimestrale con opzione per due mesi: ben al di sotto del noleggio giornaliero da 22.000 dollari al giorno che il vettore di nicchia tedesco sta pagando alla Zodiac Maritime per un noleggio di 12 mesi.

Ma ci sono ancora un sacco di trattative di noleggio in attesa di vettori decisi, com'è stato dimostrato dalla MSC che ha fissato la *Adrian Schulte* da 6.966 TEU per un anno a 20.500 dollari al giorno: in precedenza nota come *APL Tennessee*, la nave ha recentemente terminato un noleggio quinquennale con la APL che ha sede a Singapore, la quale pagava 37.250 dollari al giorno.

Persino il settore panamax che si trova in una situazione di grande sofferenza ha assistito ad una ripresa delle tariffe, dato che le navi impongono nuovamente tariffe di oltre 10.000 dollari al giorno dopo che esse erano calate sino a circa 7.500 dollari all'inizio dell'anno.

Tuttavia, il livello delle tariffe di noleggio si aggira ancora sui 20.000 dollari al giorno, cifra inferiore al loro momento di punta post-recessione nel 2010 ed all'inizio del 2011.

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

LA P3 SI TRASFORMA IN 2M

Le due maggiori compagnie di navigazione di linea mondiali, Maersk Line e MSC, hanno definito un accordo di condivisione delle navi a lungo termine di 10 anni che riguarderà tutti i loro 21 collegamenti nei traffici transpacifico, transatlantico ed Asia/Europa/Asia.

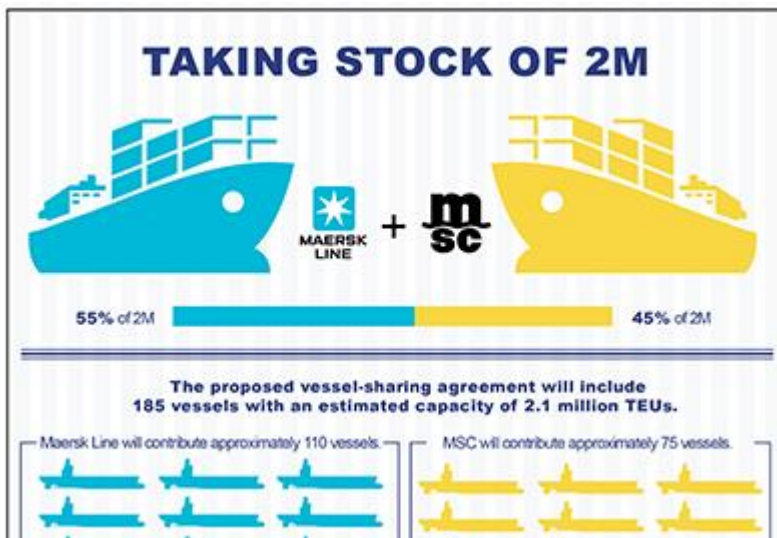
Si spera che la 2M – il nome dato al nuovo accordo di condivisione navi – possa cominciare le operazioni all’inizio del 2015, una volta ottenute le necessarie autorizzazioni governative.

La 2M prevede l’impiego di 185 navi per un totale di almeno 2,1 milioni di TEU.

La Maersk fornirà 110 navi (55%) e la MSC 75 unità, rispettivamente 1,2 milioni di TEU e 0,9 milioni di TEU di capacità in slot.

I programmi relativi alla 2M costituiscono una risposta diretta al fatto che Maersk, MSC e CMA CGM hanno lasciato perdere la propria alleanza P3 dopo che lo scorso mese essa era stata respinta dal Ministero del Commercio cinese.

L’iniziativa avrebbe dovuto coinvolgere 255 navi, 29 collegamenti di servizio, oltre 2,6 milioni di TEU di capacità e l’istituzione di un centro operativo avente sede a Londra con responsabilità esecutive.



La CMA CGM è rimasta esclusa da questo nuovo accordo, ma si ritiene che stia parlando con un certo numero di potenziali partner, fra cui la CSCL (China Shipping Container Lines) e la UASC.

La linea di navigazione francese lavora già assieme a questi operatori nell’ambito di diversi collegamenti, segnatamente nei traffici fra l’Asia ed il Medio Oriente/Mar Rosso.

Nel contempo, sia la CSCL che la UASC dovrebbero impiegare navi da 18.000-19.000 TEU nei propri servizi Asia/Europa alla fine di quest’anno e sono alla ricerca di partner che li aiutino a riempirli.

La Maersk e la MSC hanno dichiarato che la 2M rappresenta un altro passo nell’ambito del loro tentativo di stimolare le efficienze delle proprie reti,

conseguendo altresì notevoli riduzioni nei costi del carburante, diminuendo le loro impronte di carbonio e migliorando il livello dei servizi ai clienti.

L'amministratore delegato della Maersk Line Søren Skou approfondisce il concetto: "Continueremo a fornire ai nostri clienti un trasporto marittimo di contenitori competitivo ed affidabile nei traffici est-ovest a prezzi allettanti.

Nel fare ciò dovremo essere innovativi e ridurre i costi, mantenendo nel contempo un prodotto che sia della migliore classe per i nostri clienti in termini di copertura, frequenza ed affidabilità.

Il nostro accordo con la MSC rappresenta un passo avanti verso il conseguimento di tali obiettivi nei traffici est-ovest".

Ai sensi della 2M, ciascuna parte sarà completamente responsabile delle operazioni delle proprie navi, compreso lo stivaggio, la pianificazione del viaggio e delle operazioni portuali, nonché delle attività commerciali.

Queste ultime comprendono le vendite, il marketing, la fissazione dei prezzi e le funzioni di servizio alla clientela.

Anche se il nuovo accordo condivisione navi fra Maersk e MSC prevede una commissione congiunta di coordinamento che monitorerà la rete quotidianamente, non ci sarà un centro operativo della 2M.

"L'accordo di condivisione delle navi 2M differisce dall'alleanza P3 proposta in precedenza per due importanti aspetti: prima di tutto, la quota di mercato combinata è molto più piccola.

In secondo luogo, la cooperazione in questione è un accordo di condivisione navi puro.

Non vi sarà alcun organismo indipendente congiunto dotato di poteri esecutivi" ha precisato la Maersk in una dichiarazione.

(da: worldcargonews.com, 10 Luglio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

L'INIZIATIVA SHIFT2RAIL VARATA NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA DI RICERCA HORIZON 2020

Facendo seguito alla sua adozione formale da parte del Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea il 16 giugno scorso, la JTS (iniziativa tecnologica congiunta) Shift2Rail è stata varata nel corso di una conferenza a Bruxelles il 9 luglio unitamente ad altre sei JTS nell'ambito del programma di ricerca Horizon 2020 della Commissione Europea.

La conferenza ha segnato l'avvio delle richieste di proposte di ricerca da supportare ai sensi di ciascuna iniziativa tecnologica congiunta.

Nel suo intervento il presidente uscente della Commissione Europea José Manuel Barroso ha dichiarato di "avere accolto in modo particolarmente favorevole" l'ampliamento dell'attenzione sul trasporto aereo e ferroviario, che rappresenta tre delle sette JTI nel contesto dell'Horizon 2020, riflettendo il ruolo dei trasporti nel cuore della base industriale europea e nell'ambito delle iniziative finalizzate a mitigare gli effetti dei mutamenti climatici.

Lo Shift2Rail, che attualmente viene coordinato dalla UNIFE per conto di otto membri fondatori ed altre 130 organizzazioni di tutto il settore ferroviario, punta a realizzare "un cambiamento graduale nella tecnologia ferroviaria" che porterebbe allo sviluppo della capacità delle ferrovie europee al fine di far fronte alla domanda in aumento, incrementare l'affidabilità e la qualità dei servizi ferroviari e ridurre in modo significativo il costo del ciclo vitale del sistema ferroviario.



Il programma Shift2Rail si concentra su cinque punti:

- treni ad alta capacità, efficienti dal punto di vista dei costi, affidabili;
- sistemi avanzati per la gestione ed il controllo dei traffici;

- infrastrutture ad alta capacità, efficienti dal punto di vista dei costi, affidabili;
- sistemi informatici per servizi ferroviari allettanti;
- tecnologie per un trasporto merci ferroviario europeo allettante e sostenibile.

Ci si aspetta che il programma riceva circa 920 milioni di euro di investimenti nel giro di sei anni, di cui 450 milioni di euro proverranno dal budget dell'Horizon 2020, mentre il resto sarà assicurato da partner privati.

Ci si aspetta che il 40% circa della spesa venga ripartito fra i membri fondatori, mentre il 30% sarà riservato a società ed istituzioni accademiche associati in consorzi ed il rimanente 30% sarà riservato a richieste libere.

Secondo il dr. Josef Doppelbauer, responsabile tecnologico alla Bombardier Transportation, ci si aspetta che lo Shift2Rail sia "funzionalmente indipendente" entro la fine del primo trimestre del 2015.

"Diverse località" sono in corso di valutazione quali sede centrale dell'Iniziativa Congiunta Shift2Rail, ed un direttore esecutivo dovrebbe essere designato entro la fine dell'anno.

Avendo l'UNIFE coordinato il coinvolgimento del settore ferroviario, la Commissione Europea si appresta adesso a lanciare la propria richiesta di adesioni.

La struttura dell'iniziativa congiunta comprende altresì un Consiglio di Regolamentazione e Standardizzazione, che comprenderà l'apporto dell'Agenzia Ferroviaria Europea al fine di far sì che le innovazioni dello Shift2Rail siano compatibili con i più diffusi temi tecnici e politici.

"Lavoreremo allo scopo di superare le barriere all'innovazione" ha commentato Keir Fitch, capo delle ricerche e dei sistemi innovativi di trasporto presso la Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea.

"Ci aspettiamo di ricevere un contributo da parte dei potenziali utenti finali all'esordio di ciascuna fase di lavoro allo scopo di far sì che i risultato siano adeguati ai più ampi obiettivi in ordine a certificazione ed accettazione".

(da: railwaygazette.com, 10 Luglio 2014)

TRASPORTO STRADALE

SECONDO GLI AUTOTRASPORTATORI IL RIFIUTO DELLA RUSSIA DI ACCETTARE I CARNET TIR COSTERÀ MILIARDI AL PAESE

Secondo uno studio prodotto per conto dell'IRU (Unione Internazionale dei Trasportatori stradali) la mancata accettazione del sistema dei carnet TIR da parte della Russia potrebbe costare ai caricatori del paese circa 2,2 miliardi di dollari in spese aggiuntive.

L'IRU ha esercitato un'azione di propaganda nei confronti del governo russo allo scopo di fargli ritirare le suddette decisioni, sebbene queste ultime debbano ancora essere poste in atto completamente.

Lo FCS (Servizio Doganale Federale) del paese ha deciso l'anno scorso di porre fine all'accettazione dei carnet TIR degli autotrasportatori, vale a dire lo schema riconosciuto dall'ONU per le movimentazioni di trasporto stradale attraverso le frontiere internazionali ed i regimi doganali che elimina la necessità per le agenzie doganali dei paesi intermedi di ispezionare i veicoli e le merci sui quali esiste la garanzia del pagamento di oneri ed imposte.

Il carnet è il documento TIR distribuito dall'IRU, a sua volta autorizzato dall'ONU, che funge da prova che la spedizione sia stata registrata ai sensi del programma TIR.

La decisione della Russia la rende il primo mercato importante a ritirarsi unilateralmente dallo schema, una mossa che è stata giudicata come "in contrasto con la realtà" da una tribunale arbitrale di Mosca all'inizio dell'anno.

Lo FCS afferma che ci sono stati "ripetuti casi di mancata consegna delle merci trasportate mediante l'utilizzazione del Carnet TIR e di inadempienze dell'ASMAP (Associazione dei Vettori Internazionali di Trasporto Stradale, in effetti la filiale russa dell'IRU) in ordine alla responsabilità circa il pagamento dei diritti doganali" ed ora richiede una garanzia nazionale russa aggiuntiva una volta che le spedizione abbia fatto ingresso in Russia.

Lo FCS ha ulteriormente affermato che l'ASMAP le doveva circa 20 miliardi di rubli (580 milioni di dollari) in tasse non versate, affermazione che il tribunale ha descritto come "diffamatoria".

Lo FCS doveva cessare l'accettazione dei carnet TIR dai primi di luglio.

Tuttavia, all'ultimo minuto esso ha esteso la sua accettazione dello schema fino alla fine di novembre, quando ci si aspetta che la sua politica del rischio calcolato possa essere ripresa.

In risposta, il consiglio di amministrazione TIR dell'IRU ha dichiarato: "Pur avendo preso nota della decisione dello FCS, il consiglio ha ribadito con rammarico che lo FCS continua ad implementare provvedimenti che contraddicono le disposizioni della Convenzione TIR e che comportano gravi conseguenze per il trasporto internazionale ed i traffici nel suo complesso".



L'IRU ha incessantemente protestato contro il divieto, affermato che la sua vittima principale sarebbe il consumatore russo, perché "il costo diretto correlato al nuovo sistema è equivalente ad una tariffa addizionale fra lo 0,6% e l'1,4% per il trasporto stradale che entra in Russia".

Uno studio elaborato dalla società di consulenza Copenhagen Economics ha concluso che, aggiungendo i costi indiretti, il conto complessivo extra potrebbe arrivare a qualcosa come 3,7 miliardi di dollari.

"Oltre ai costi diretti, il nuovo sistema implica anche notevoli costi indiretti.

L'incertezza inerente al sistema ha portato ad un aumento degli oneri amministrativi di qualcosa come il 25%" afferma l'IRU.

"Inoltre, poiché la garanzia nazionale, al contrario del sistema TIR, non assicura alcuna vera garanzia per gli operatori di trasporto, esiste un crescente rischio finanziario per gli operatori che rischiano perdite economiche o persino il fallimento" aggiunge l'IRU.

(da: theloadstar.co.uk, 7 Luglio 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL HA SEI MESI DI TEMPO PER FERMARE I SERVIZI DI TRAGHETTO NELLA MANICA

Il regolatore della concorrenza britannico ha comunicato al gruppo Eurotunnel, l'operatore del collegamento ferroviario sottomarino fra Gran Bretagna e Francia, che dovrà porre fine alle operazioni del suo distinto servizio di traghetto nella Manica entro i prossimi sei mesi e trovare un acquirente per le navi, confermando così la decisione presa a maggio.

Eurotunnel ha immediatamente dichiarato che avrebbe presentato appello avverso quella che ha definito una decisione "assurda", la quale – a suo dire – significherebbe prezzi più alti per i consumatori e farebbe perdere il posto di lavoro a 600 persone.

Il ministro dei trasporti francese Frederic Cuvillier ha dichiarato che il suo governo avrebbe fatto tutto il possibile per "trovare una soluzione che consentisse alle navi di continuare ad effettuare operazioni ed a conservare i posti di lavoro" sottolineando come fossero a rischio 533 posti di lavoro in Francia e 71 nel Regno Unito.

Il gruppo Eurotunnel ha iniziato ad effettuare operazioni inerenti a servizi di traversata da Dover a Calais nel 2012 con il marchio MyFerryLink quando aveva acquisito tre traghetti dall'adesso defunto servizio SeaFrance appartenente all'operatore ferroviario francese SNCF.

"All'Eurotunnel saranno dati sei mesi di tempo per porre fine all'effettuazione dei servizi dalla data dell'ordine in tal senso.



Esso potrebbe altresì trovare un altro proprietario per l'attività MyFerryLink se ciò rendesse la MyFeeryLink completamente indipendente da Eurotunnel" afferma la CMA (Autorità britannica per la concorrenza ed i mercati).

Il regolatore ha ripetuto il suo precedente ragionamento secondo cui con due operatori dalla gestione in perdita sulla stessa rotta l'attuale livello di

concorrenza non sarebbe sostenibile e potrebbe comportare l'uscita di scena di un concorrente.

Così come l'Eurotunnel, che effettua operazioni con le sue navi dal marchio MyFerryLink, anche l'operatore di traghetti danese DFDS e la britannica P&O Ferries effettuano servizi di attraversamento Dover-Calais, facendo concorrenza al collegamento ferroviario sia per le merci che per i passeggeri.

La DFDS ha dichiarato di stare perdendo fra gli 8 ed i 10 milioni di corone danesi (1,47-1,84 milioni di dollari) al mese a causa della presenza della MyFerryLink.

"Il rapporto finale odierno della CMA rappresenta una buona notizia per la DFDS ed i nostri 1.300 dipendenti che assicurano i servizi di traghetto nel Canale della Manica... Noi speriamo che la decisione venga implementata il più rapidamente possibile" ha dichiarato Niels Smedegaard, amministratore delegato della DFDS.

Eurotunnel ha dichiarato che, rimuovendo un concorrente dal mercato, la CMA stava creando un "monopolio di fatto" che avrebbe comportato prezzi più elevati per i consumatori ed entrate minori per i porti di Dover e Calais.

"La decisione della CMA costituisce un diniego della realtà della situazione.

Essa penalizza il consumatore e lascia senza lavoro 600 persone senza alcuna vera giustificazione" ha detto Jacques Gounon, responsabile di Eurotunnel.

Il ministro dei trasporti francese ha detto che ci sarebbe spazio per tre operatori, aggiungendo: "È un paradosso il fatto che, in nome della concorrenza leale l'autorità britannica elimini uno degli operatori".

Le azioni di Eurotunnel sono aumentate dell'1,5% sino a 9,78 euro dopo che il broker francese Oddo aveva aumentato il suo rating da "neutral" a "buy" ed il suo prezzo indicativo da 9 a 11,2 euro, affermando che la decisione della CMA avrebbe ridotto i costi di Eurotunnel.

Eurotunnel ha registrato un margine operativo lordo di 449 milioni di euro l'anno scorso, compresa una perdita di 22 milioni di euro della MyFerryLink.

I costi operativi del gruppo sono stati in totale di 643 milioni di euro, con un aumento di 86 milioni di euro di cui 76 milioni attribuibili alla MyFerryLink.

(da: theloadstar.co.uk/uk.reuters.com, 27 Giugno 2014)

TRASPORTO FLUVIALE

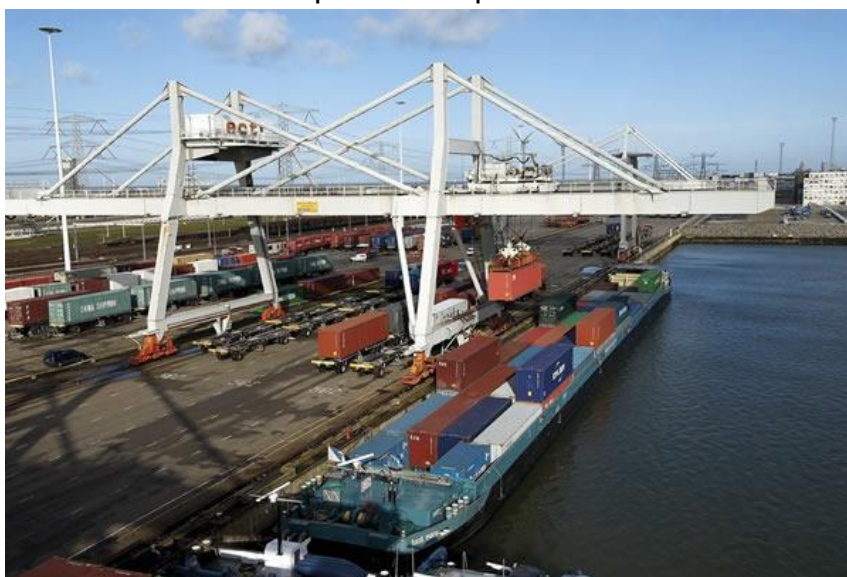
ECT PRESO DI MIRA DAGLI OPERATORI DI CHIATTE

I vettori olandesi di chiatte fluviali per il trasporto di contenitori hanno criticato l'ECT per le sue prestazioni inerenti alle consegne, affermando di avere sperimentato ritardi fino a cinque giorni.

“Mentre l'ECT in precedenza aveva fatto sapere che i ritardi sarebbero cessati alla fine di giugno od all'inizio di luglio, la situazione al contrario è solo peggiorata in maniera sensibile” ha dichiarato la CBRB, principale organismo associativo del trasporto fluviale olandese, che rappresenta le maggiori compagnie di navigazione interna.

“Temiamo che l'attuale situazione possa durare per tutta l'estate”.

Laddove i rapporti iniziali parlavano di ritardi presso la parte meridionale della penisola del Maasvlakte Delta – i terminal DDW e DDE dell'ECT – adesso anche l'Euromax viene compreso nei reclami degli operatori fluviali di chiatte.



La CBRB afferma che i ritardi per le chiatte superiori alle 48 ore non hanno avuto eccezioni dall'inizio di giugno.

L'ECT ha finora dichiarato che i ritardi sono causati dal fatto che molte navi marittime a lungo raggio arrivano al di fuori della finestra prevista, oltre che dalla significativa crescita dei volumi.

Inoltre, cinque nuove gru a cavaliere bordo-terra da 24 file sono in corso di installazione sul lato meridionale della penisola Delta, sull'Amazone Dock, mentre l'ECT sta integrando i due terminal adiacenti (il DDE ed il DDW).

La CBRB ribatte che in tutto ciò non vi è nulla di nuovo.

“Un notevole numero di navi marittime a lungo raggio tende sempre ad arrivare al di fuori delle finestre previste, mentre riparazioni o guasti tecnici portano regolarmente via una porzione della capacità disponibile.

Le vere cause degli attuali ritardi restano poco chiare.

Si suppone che l'ECT stia adottando varie misure al fine di migliorare l'attuale situazione, ma da questi provvedimenti non si capisce quali saranno le conseguenze.

Ad esempio, non è chiaro se tutte le gru da banchina disponibili possano davvero essere presenziate, oppure in che misura la produttività è stata ridotta ed in che modo essa possa essere recuperata”.

La CBRB ha aggiunto che gli operatori di chiatte si trovano a far fronte a costi molto alti per il noleggio di navi aggiuntive e per scaricare i contenitori altrove al fine di farli trasportare via strada da e per l'ECT.

Questi costi sono particolarmente elevati, dal momento che la corsia interna per i camion dell'ECT non può essere utilizzata a questo scopo e di conseguenza occorre viaggiare sulla strada pubblica.

A complicare ulteriormente la situazione c'è il fatto che gli operatori di chiatte fluviali mancano della necessaria influenza sull'ECT dal momento che, tecnicamente, essi non sono clienti dell'ECT.

I vettori marittimi a lungo raggio e quelli di raccordo lo sono, ma gli operatori di chiatte non sono fatturati dall'ECT dal momento che il carico/scarico delle chiatte è incorporato nel contratto di movimentazione stipulato con la linea di navigazione.

Al fine di scansare i reclami della CBRB, un portavoce dell'ECT ha ribadito che un numero sempre maggiore di navi marittime a lungo raggio arriva al di fuori delle finestre previste.

“Inoltre, l'effetto dell'alta stagione estiva è aggravato dall'incremento di scala in corso” in termini di dimensioni delle navi e di dimensioni medie degli scali.

Tuttavia, nell'ultima settimana di giugno, l'amministratore delegato dell'ECT Jan Westerhoud ha collegato l'attuale ingorgo alla causa giudiziaria adesso in corso fra l'ECT e la HBR (Autorità Portuale di Rotterdam).

Westerhoud ha dichiarato che l'ECT non sta assumendo nuovi portuali dal momento che teme che invece occorrerà licenziare portuali della sua notevole forza-lavoro pari a 2.200 unità, in seguito alla concorrenza aggiuntiva derivante dall'avvento del Maasvlakte II dei nuovi arrivati APMT e RWG.

Riguardo alla causa giudiziaria, Westerhoud ha detto alla rivista commerciale olandese *Nieuwsblad Transport* che la società ha incrementato la propria richiesta di danni sino a 1,3 miliardi di euro.

(da: worldcargonews.com, 7 Luglio 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LINEE DI NAVIGAZIONE SPINTE VERSO IL GAS NATURALE LIQUIDO A CAUSA DELLE IMMINENTI REGOLE SULLE EMISSIONI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO

Con la notevole eccezione di quelle provenienti dalla UASC, finora le recenti ordinazioni di portacontainer ultra-grandi di nuova costruzione non presentano specifiche quali unità a doppia alimentazione allo scopo di utilizzare il più a buon mercato gas naturale liquido oltre al tradizionale olio combustibile pesante.

Le ragioni da sempre consistono nei costi straordinari di costruzione, la perdita di slot a vantaggio delle cisterne di gas naturale liquido e, in modo determinante, la disponibilità di gas nell'ambito delle principali direttrici di traffico.

Tuttavia, diversi porti stanno portando avanti una programmazione finalizzata alla realizzazione di infrastrutture dedicate al bunkeraggio di gas naturale liquido, ovviando così all'ultimo problema citato e ponendo il molto meno costoso e più eco-compatibile carburante in questione in cima alla lista delle preferenze dei vettori marittimi che si arrovellano continuamente per conseguire riduzioni dei costi unitari.

Nel contesto di un classico scenario "prima l'uovo o la gallina?", i porti di



bunkeraggio sono stati riluttanti ad investire nelle apposite infrastrutture ed a conformarsi ai requisiti di un hub di gas naturale liquido senza una garanzia di domanda.

Ora, le notevoli implicazioni sui costi del regolamento di gennaio 2015 sul basso contenuto di zolfo nelle ECA (aree di controllo delle emissioni) d'Europa e negli Stati Uniti sembrano essere un nuovo fattore a favore dell'uso del gas naturale liquido.

Il gas è attualmente meno caro di circa il 20% dell'olio combustibile pesante, ma costa il 50% in meno dello LSMGO (gasolio marino a basso tenore di zolfo) che dall'anno prossimo dovrà essere utilizzato dalle navi in transito nelle ECA.

Il 2 luglio scorso il maggiore porto containerizzato d'Europa, Rotterdam, ha comunicato di avere approvato un emendamento al proprio statuto per consentire il rifornimento di gas naturale liquido da nave a nave, cosa che – in effetti – significa che nella maggior parte dei casi le navi possono rifornirsi di gas durante il trasferimento del carico.

Attenuare le preoccupazioni in ordine all'affidabilità della fornitura di gas naturale liquido è la chiave di una programmazione a lungo termine per i vettori ed un rapporto del *Lloyd's Register* ad aprile, avendo interpellato 22 importanti porti di tutto il mondo, ha constatato che l'86% di loro ritiene che sia probabile che entro il prossimo decennio vi sia una domanda di gas naturale liquido da parte delle navi a lungo raggio.

Inoltre, il 76% ritiene che le operazioni di bunkeraggio con gas naturale liquido avranno inizio nei loro porti entro cinque anni.

C'è anche una grande opportunità per i porti di scalo intermedio di fornire infrastrutture per il bunkeraggio di gas: un buon esempio ne è il porto hub di trasbordo in costruzione a Granadilla, a sud di Tenerife.

In occasione del recente *TOC Container Supply Chain* di Londra, il direttore commerciale del Porto di Tenerife Airam Diaz Pastor ha confermato che questo nuovo porto ad acque profonde – che dovrebbe divenire operativo l'anno prossimo – non solo assicurerà opzioni di trasbordo per i carichi dell'Africa Occidentale, ma sarebbe altresì un importante hub di bunkeraggio di gas naturale liquido.

Accettando il fatto che le navi ibride a gas naturale liquido saranno più eco-compatibili e meno costose da gestire, gli armatori di portacontainer vorrebbero però anche conoscere il tempo che ci vorrà per ripagare i costi di costruzione aggiuntivi.

Nel 2011, la società di classificazione Germanischer Lloyd, unitamente al costruttore di motori marini MAN, ha preso in considerazione il periodo di recupero per le rispettive dimensioni di portacontainer rispetto alla durata del tempo impiegato nelle aree ECA.

Secondo questi dati, una nave da 2.500 TEU che opera al 60% nelle zone ECA potrebbe recuperare i costi aggiuntivi in qualcosa come 12 mesi, mentre una nave da 14.000 TEU operativa normalmente solo al 10% nelle zone ove vigono limitazioni potrebbe richiedere sino a tre anni per assicurare un ritorno sugli investimenti.

(da: *theloadstar.co.uk*, 3 Luglio 2014)

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA AVVIA UN'APPROFONDATA INCHIESTA IN ORDINE ALLE ESENZIONI FISCALI "AIUTI DI STATO" PER CINQUE PORTI OLANDESI

La Commissione Europea ha avviato un'approfondita indagine in ordine ad esenzioni fiscali aziendali ricevute da cinque importanti porti olandesi che potrebbero aver violato le regole sugli aiuti di stato e ha avvisato che l'inchiesta potrebbe estendersi ad altri paesi.

A maggio del 2013, le autorità sulla concorrenza della Commissione Europea avevano chiesto ai Paesi Bassi di abolire le esenzioni da imposte sulle imprese concesse ad imprese pubbliche, comprendenti il porto di Rotterdam, l'aeroporto di Maastricht e la Bank of Industry LIOF, che, a loro detta, facevano concorrenza diretta a società private a livello sia nazionale che europeo e distorcevano il mercato.

L'ordine in questione faceva seguito ad una serie di reclami elevati avverso le esenzioni.

In risposta, i Paesi Bassi hanno pubblicato nuovi programmi finalizzati a porre fine alle esenzioni a favore di alcuni enti pubblici, ma aveva esplicitamente escluso da tale provvedimento i porti di Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Zeeland e Groninga.



In una dichiarazione rilasciata il 10 luglio, la Commissione Europea afferma: "Dal momento che le autorità olandesi non hanno del tutto accettato le misure proposte dalla Commissione per assicurare la conformità alla normativa sugli aiuti di stato, la Commissione ha ora avviato un'indagine approfondita.

La concorrenza transfrontaliera svolge un ruolo importante nel settore dei porti e la Commissione si impegna ad assicurare regole uguali per tutti nell'ambito di questo importante settore economico".

La Commissione ha fatto seguire la propria presa di posizione di maggio 2013 da un rilevamento delle tasse per le imprese dei porti di tutti gli stati membri e ha aggiunto che anche Francia, Belgio e Germania potrebbero violare le regole sugli aiuti di stato.

“La Commissione ha trovato segnali di esenzioni fiscali settoriali per i porti o di altri vantaggi settoriali quali aliquote fiscali ridotte” ha dichiarato.

“In certi stati membri, i porti non sono soggetti alle imposte per le imprese ma ad un regime fiscale alternativo che potrebbe essere più favorevole.

In altri stati membri, i porti non pagano in realtà alcuna tassa aziendale perché sono in perdita.

Ciò pone la questione se il finanziamento pubblico di quei porti – ad esempio la ricorrente compensazione delle loro perdite – rispetti le regole degli aiuti di stato dell’Unione Europea”.

La Commissione ha aggiunto che i porti francesi e belgi potrebbero “trarre benefici ingiustificati da imposte sulle imprese” e, pur avendo stabilito che i porti tedeschi pagano tasse sulle imprese, ha altresì chiesto ulteriori informazioni in relazione a certi porti per assicurarsi che essi non ricevano vantaggi concorrenziali indebiti”.

Il vice presidente per le politiche sulla concorrenza della Commissione Europea Joaquin Almunia ha dichiarato: “La concorrenza leale è fondamentale per tutti i soggetti che operano nel mercato.

Occorre perciò che la Commissione verifichi che alle società pubbliche, compresi gli operatori portuali, nei Paesi Bassi non venga concesso un trattamento fiscale più favorevole rispetto a quello dei loro concorrenti privati.

Inoltre, dovrebbero esserci regole uguali per tutti fra i porti dell’Unione Europea, di modo che è importante assicurarsi che la normativa sugli aiuti di stato sia conforme in tutti gli stati membri”.

(da: theloadstar.co.uk, 10 Luglio 2014)

STUDI E RICERCHE

QUANTI CONTENITORI MARITTIMI VENGONO DAVVERO PERDUTI IN MARE?

A causa delle cattive condizioni meteorologiche e del mare agitato ovvero di eventi catastrofici quali spiaggiamenti e collisioni navali, ogni anno un certo numero di contenitori marittimi viene perduto fuoribordo dalle navi.

Ma in effetti quanti container vengono perduti ogni anno in mare?

Si tratta di una domanda difficile a cui rispondere ed inoltre viene posta di frequente.

Una rapida ricerca su Google mostrerà cifre non confermate che spaziano da un paio di centinaia sino a 10.000 unità all'anno.

Ma quante saranno, in realtà?

Un rapporto che è stato diffusamente accettato come la migliore stima al riguardo è quello che venne pubblicato nel 2011, quando il World Shipping Council consultò le compagnie di navigazione sue associate, che rappresentavano il 90% della capacità di portacontainer mondiale, in relazione alle annate 2008, 2009



e 2010, nel tentativo di rispondere alla domanda.

Adesso il World Shipping Council ha nuovamente interpellato i suoi membri allo scopo di ottenere un rapporto aggiornato al 2014 che comprendesse i dati inerenti agli ultimi tre anni.

Si riportano di seguito i suoi ritrovati.

Contenitori perduti – Dal 2008 al 2013

In relazione al periodo combinato di sei anni dal 2008 al 2013, il WSC stima che in media ogni anno siano stati perduti 546 container, senza contare quelli relativi ad eventi catastrofici.

Tenendo conto anche di questi ultimi, nel corso degli ultimi sei anni in media sono stati perduti ogni anno 1.679 container.

Le perdite sono in aumento

Basandosi sui risultati dell'indagine del 2011, il World Shipping Council ha stimato che in media sono andati perduti in mare ogni anno 350 container nel corso del periodo 2008-2010, senza contare quelli degli eventi catastrofici.

Se si tiene conto di questi ultimi, per il suddetto periodo triennale è stata stimata una perdita totale annua in media di approssimativamente 675 container.

Basandosi sui risultati dell'indagine del 2014, il World Shipping Council ha stimato che in media sono andati perduti in mare approssimativamente 773 container nelle annate 2011, 2012 e 2013, senza contare gli eventi catastrofici.

Comprendendo questi ultimi, per le suddette annate le perdite medie annue sono state approssimativamente pari a 2.683 contenitori, con un aumento del 297% rispetto ai tre anni precedenti.



Eventi catastrofici rari

Il rapporto del WSC nota che il gran numero di perdite fatte registrare negli anni che vanno dal 2011 al 2013 sono il risultato di due rari eventi catastrofici: l'affondamento nel 2013 della *MOL Comfort* nell'Oceano Indiano e l'incaglio della *MV Rena* in Nuova Zelanda nel 2011.

Il rapporto mostra che le perdite derivanti dalla sola *MOL Comfort* hanno comportato la perdita di tutti i 4.293 contenitori (quella della *MOL Comfort* è considerata la peggiore perdita nella storia delle portacontainer).

La *MV Rena*, nel contempo, perse grosso modo 900 contenitori quando s'incagliò e si spezzò su una scogliera al largo della costa neozelandese nel 2011 poi nel 2012.

Di conseguenza, ecco spiegato l'aumento suddetto.

Lo scenario allargato

Ora, tutto ciò potrebbe sembrare un mucchio di roba, ma non c'è paragone con la cifra di 10.000 unità che è circolata in giro, una cifra che il WSC nel suo rapporto ha definito "senza supporto ed assai imprecisa".

Inoltre, se si considera che nel 2013 il settore della navigazione di linea internazionale ha trasportato approssimativamente 120 milioni di contenitori riempiti con merce dal valore approssimativo di 4 trilioni di dollari, quei numeri non sembrano così strani.

Per di più, qualsiasi perdita di contenitori in mare è una perdita che i vettori cercano di evitare.

Dopo tutto, i container perduti in mare comportano un certo numero di pericoli dai rischi ambientali alla sicurezza della navigazione, per non menzionare la perdita economica di qualsiasi carico ed il potenziale recupero (si veda il caso della *Svendborg Maersk*).

"Ogni container perduto è un evento che al settore piacerebbe evitare.

Il rapporto aggiornato non solo fornisce dati più precisi ed aggiornati sulla questione, ma identifica altresì quelle iniziative che il settore supporta al fine di incrementare la sicurezza dei contenitori e ridurre tali perdite.

Anche se nessuno è in grado di eliminare le problematiche del cattivo tempo o del rischio delle perdite navali in mare, occorre che ci siano solidarietà e cooperazione fra coloro che imballano, movimentano, pesano, stivano ed assicurano i contenitori allo scopo di migliorare la sicurezza" afferma Chris Koch, presidente ed amministratore delegato del WSC.

Per contribuire a far sì che questo numero si avvicini il più possibile allo zero, il settore da tempo supporta attivamente un certo numero di iniziative finalizzate a migliorare la sicurezza dei contenitori e ridurre le perdite.

Tali iniziative si possono leggere nel rapporto completo del WSC unitamente alla metodologia utilizzata nel "Survey Results for Containers Lost At Sea – 2014 Update" consultando il sito: [http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/Containers Lost at Sea - 2014 Update Final for Dist.pdf](http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/Containers%20Lost%20at%20Sea%20-%202014%20Update%20Final%20for%20Dist.pdf)

(da: theloadstar.co.uk/gcaptain.com, 30 Giugno 2014)

IN CALENDARIO

- [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.