



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 31 Luglio 2014

PORTI

AMBURGO SI ASPETTA CHE L'AUTORITÀ GIUDIZIARIA APPROVI IL DRAGAGGIO
DOPO ANNI DI RITARDI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY LE ALLEANZE FRA VETTORI SONO NECESSARIE
PER RIDURRE I COSTI E MIGLIORARE I SERVIZI " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

ERFA PREOCCUPATO PER LA TENDENZA ALLA "RIMONOPOLIZZAZIONE" " 7

TRASPORTO STRADALE

PROTESTA DEI CAMIONISTI CONTRO LA LEGGE FRANCESE SULL'AUTOTRASPORTO..... " 9

TRASPORTO FLUVIALE

LA CONGESTIONE DEI CONTAINER IN EUROPA CREA SOVRAPPREZZI " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA MAERSK SVELA IL SOVRAPPREZZO PER I CARBURANTI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO,
MA I CLIENTI DEGLI ALTRI VETTORI DEVONO ASPETTARE " 13

LEASING

LA CMA CGM CONTINUA A SOSTENERE LE PRESTAZIONI DELLA GLOBAL SHIP LEASE " 15

LOGISTICA

LOGISTICA ANCORA FONDAMENTALE NEI PIANI DELLA PANALPINA " 17

LEGISLAZIONE

LA ICS CERCA DI ARMONIZZARE L'APPLICAZIONE DELLE REGOLE SULLE EMISSIONI " 21

STUDI E RICERCHE

394.000 CONTAINER CISTERNA: INDAGINE DELLA ITCO RIVELA UNA CRESCITA
ESPONENZIALE DA UN ANNO ALL'ALTRO Pag. 17

IN CALENDARIO " 23

31 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

AMBURGO SI ASPETTA CHE L'AUTORITÀ GIUDIZIARIA APPROVI IL DRAGAGGIO DOPO ANNI DI RITARDI

Amburgo si aspetta che l'autorità giudiziaria apra la strada al dragaggio del canale di navigazione nel fiume Elba a settembre, consentendo un aumento dei volumi dei carichi presso il secondo maggiore porto containerizzato d'Europa dopo anni di ritardi.

Come ha dichiarato il Ministro dell'Economia della città di Amburgo Frank Horch in un'intervista, la città ritiene di poter vincere la causa intentata dai gruppi ambientalisti NABU e BUND in occasione dell'udienza del più alto tribunale amministrativo di Lipsia il cui avvio è stato fissato per il 15 luglio.

"La Commissione Europea ha già approvato l'adeguamento del canale di navigazione in seguito ad una diligente disamina del progetto" ha detto Horch.



"Ciò ci fa sperare che il tribunale riconosca queste considerazioni assai esaurienti e precise di tutti gli standard ambientali".

Amburgo, situata a circa 130 km a monte del Mare del Nord, ritiene che l'approfondimento e

l'ampliamento del canale sia necessario perché le navi ultra-grandi non possono entrare ed uscire dal suo porto a pieno carico e devono osservare limitazioni a seconda della marea.

Secondo al rapporto di giugno del Global Port Tracker, si prevede che la flotta globale delle portacontainer in grado di trasportare box standard da 14.000 TEU ed oltre possa triplicarsi entro la fine del 2016 e che le più grandi arriveranno a trasportare più di 18.000 TEU.

La HHFA Hamburger Hafen & Logistik AG, che movimentata tre container su quattro nel porto, attualmente ha bisogno di personale ed equipaggiamento straordinario per far fronte ai traffici nei momenti di punta.

Il 19 giugno la HHLA ha dichiarato che il dragaggio fornirebbe più tempo per movimentare i contenitori ed incrementare l'utilizzazione delle navi.

Christian Cohrs, analista presso la M. M. Warburg, ha affermato in una nota del 4 luglio che i volumi possono crescere mentre la HHLA può incrementare i prezzi terminalistici.

Amburgo, un tempo partecipante alla Lega Anseatica, ha ripetutamente aggiustato il passaggio sull'Elba fin dall'epoca medioevale.

La pianificazione dell'attuale progetto, che richiede l'approfondimento del canale di navigazione di circa 1 metro così come l'ampliamento in alcune sezioni per consentire alle grandi navi di incrociarsi facilmente, è iniziata nel 2007.

I piani sono andati avanti per quasi cinque anni pur fra preoccupazioni relative all'ambiente ed alla sicurezza prima che un tribunale bloccasse l'avvio del dragaggio nel 2012, aggiungendosi al rischio che i carichi fossero dirottati verso porti concorrenti dotati di una maggiore profondità come Rotterdam.

"Questo progetto di dragaggio avrebbe effetti significativi e duraturi, dal momento che sono convinto che la crescita delle dimensioni delle navi dovrà pure cessare" ha detto Horch.

Secondo la UVHH (associazione degli imprenditori portuali), circa due terzi dei container movimentati ad Amburgo vengono trasportati da navi con pescaggio superiore a 12,5 metri.

(da: businessweek.com, 14 Luglio 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY LE ALLEANZE FRA VETTORI SONO NECESSARIE PER RIDURRE I COSTI E MIGLIORARE I SERVIZI

Secondo l'ultima pubblicazione di *Container Insight* della ditta di consulenze ed analisi Drewry Maritime Research, malgrado la Cina abbia respinto la proposta relativa all'alleanza P3, i consorzi delle linee di navigazione containerizzate continueranno a crescere quanto ad importanza.

L'articolo nota come la costituzione della 2M, il più recente accordo di condivisione di navi fra Maersk Line e MSC, rappresenti solo l'inizio di quello che viene definita la tornata finale di trattative relative alle mega-alleanze.

La Drewry riferisce che la Evergreen e l'alleanza CKYH (Cosco, K Line, Yang Ming e Hanjin Shipping) stanno ancora parlando con la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti in ordine all'estensione del proprio accordo operativo Asia-Europa allo scopo di includervi gli U.S.A., e che la CMA CGM deve ancora annunciare i propri nuovi partner, che secondo illazioni di esperti del settore saranno probabilmente la China Shipping Container Lines e la United Arab Shipping Company.

Le associazioni fra vettori containerizzati movimentano la maggior parte dei traffici containerizzati est-ovest, si legge nell'articolo, mentre accordi di condivisione delle navi meno integrati si occupano di una grossa fetta delle rotte nord-sud.

Nel rapporto si dice che man mano che le navi diventeranno più grandi, lo faranno anche gli accordi di cooperazione allo scopo di realizzare economie di scala.

Secondo la pubblicazione, la recente decisione dell'Unione Europea di estendere di altri cinque anni fino al 2020 il proprio regolamento sui consorzi di vettori marittimi rappresenta una buona notizia per le alleanze.

La norma nella sostanza libera i membri dei consorzi da considerazioni anti-trust quando la quota di mercato combinata è del 30% o meno.

L'articolo nota che la quota di mercato, generalmente misurata in termini di carichi trasportati, può diventare complicata da determinare quando si cerca di



rivedere il raggio d'azione della direttrice di traffico ed i diversi modi in cui può essere servita.

La Drewry afferma di monitorare regolarmente le quote di mercato dei consorzi in un ampio assortimento di direttrici di traffico tenuto conto dello spazio stimato assegnato allo scalo intermedio ed ai carichi fuori sede, ma prima di considerare i noleggi e gli scambi di slot con le altre linee di navigazione, da cui risultano utili ma non "rigorosamente precise" linee-guida.

Ad esempio, servendosi delle suddette le linee-guida, la Drewry calcola che utilizzando i dati da maggio 2014, la nuova associazione Maersk-MSC sarebbe operativa con una quota di mercato del 35,4% di capacità navale effettiva sui traffici Asia-Europa.

La Drewry conclude che delle nuove alleanze c'è necessità, dal momento che il settore marittimo nel suo complesso ha disperatamente bisogno di ridurre i costi e migliorare la frequenza del servizio, e per raggiungere tale scopo non c'è nulla di meglio delle fusioni.

(da: cargobusinessnews.com, 22 Luglio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

ERFA PREOCCUPATO PER LA TENDENZA ALLA "RIMONOPOLIZZAZIONE"

L'ERFA (European Rail Freight Association) si chiede se i nuovi operatori ferroviari siano in grado di sopravvivere nel contesto di un ambiente protezionista.

Gli operatori ferroviari nuovi arrivati, rappresentati dall'ERFA, "sono preoccupati per la tendenza alla rimonopolizzazione nel contesto del mercato ferroviario" si legge in una dichiarazione dell'associazione.

Il 4° Pacchetto Ferroviario proposto dalla Commissione Europea intende stabilire regole uguali per tutti, ma l'ERFA afferma che i suoi membri, che rappresentano una settantina di imprese ferroviarie con 15.000 posti di lavoro diretti, si trovano sempre più a dover "fronteggiare una discriminazione dovuta a sleali condizioni di mercato.

Oggi, lo sviluppo di un sistema ferroviario sostenibile viene ostacolato dalle intenzioni degli operatori ferroviari monopolistici di mantenere la propria posizione dominante.

Le barriere e le pratiche discriminatorie che i membri dell'ERFA devono affrontare in tutta Europa annientano il dinamismo, l'innovazione e la creatività così necessari nel settore ferroviario.



Le barriere, inoltre, minacciano il più ampio interesse a che la crescita ed i posti di lavoro vengano incrementati in tutta Europa.

Gli operatori minori di trasporto ferroviario necessitano di adeguate condizioni e, nel contempo, di non essere schiacciati ed ostacolati dagli operatori ferroviari storici.

L'ERFA si rifiuta di credere che il dominio di una manciata di operatori ferroviari assai potenti possa apportare vantaggi ai clienti, ai passeggeri od all'ambiente".

L'ERFA supporta le proposte della Commissione Europea in ordine alla cosiddetta "muraglia cinese" che garantisce flussi finanziari trasparenti nell'ambito delle strutture di holding, laddove il proprietario delle infrastrutture e quello delle relative imprese ferroviarie coincidano.

Fino a quando esisterà una partecipazione finanziaria condivisa fra il gestore delle infrastrutture e la relativa impresa ferroviaria, il primo continuerà ad avere interesse a concedere un trattamento privilegiato alla seconda a danno degli altri utenti ferroviari e dell'intero sistema ferroviario.

L'ERFA ritiene che l'ente responsabile della gestione dei binari non dovrebbe avere interesse a pregiudicare o bloccare gli altri utenti ferroviari con i quali non ha legami finanziari diretti.

"Questo tipo di trattamento è ingiustificato ma viene tristemente sperimentato dai membri dell'ERFA in tutta Europa, compromettendo in assoluto l'esistenza dei nuovi arrivati, dissuadendo dagli investimenti ed andando contro tutti i seri tentativi di promuovere la crescita ferroviaria".

(da: worldcargonews.com, 20 Luglio 2014)

TRASPORTO STRADALE

PROTESTA DEI CAMIONISTI CONTRO LA LEGGE FRANCESE SULL'AUTOTRASPORTO

Gli operatori internazionali di autotrasporto di merci e le associazioni sindacali del settore hanno criticato la nuova normativa "protezionista" che in Francia impedisce ai camionisti di dormire nelle proprie cabine durante i periodi di riposo, affermando che non ci si è riflettuto abbastanza e che essa comporta implicazioni relative alla sicurezza, ai costi ed alla concorrenza.

Nel tentativo di migliorare la conformità alla normativa sul lavoro nel settore del trasporto stradale, in particolare per quanto attiene la non conformità o "dumping" in relazione alle limitazioni sulle ore di lavoro, la Francia ha introdotto una norma che vieta agli autisti di dormire nei propri veicoli nel corso dei periodi di riposo dal lavoro designati, cosa che era stata consentita ai sensi del regolamento 561/2006 dell'Unione Europea.

La mancata osservanza della disposizione comporterebbe il carcere per un anno ed una multa di 30.000 euro.

All'inizio di quest'anno, anche il Belgio aveva modificato la propria normativa in materia applicando sanzioni agli autisti per la medesima violazione di legge, sebbene l'importo massimo della multa fosse stato fissato nell'assai minore cifra di 1.800 euro.



L'IRU (International Road Transport Union) ha descritto tali iniziative come "preoccupanti provvedimenti di protezionismo nazionale" e ha richiesto all'Unione Europea ed agli stati membri di occuparsi della questione.

Il delegato generale presso l'Unione Europea dell'IRU Michael Nielsen ha dichiarato: "Dal momento che la normativa dell'Unione Europea non è chiara in ordine ai periodi di riposo settimanali nelle cabine dei veicoli e poiché l'Unione Europea non la considera una violazione grave, queste annunciate sanzioni sono del tutto inaccettabili".

Il fatto che coloro che devono attuare tali norme "non conoscano addirittura le esatte condizioni correlate all'entrata in vigore di queste nuove leggi sta

semplicemente a significare che l'incertezza giuridica nell'Unione Europea è ancora una volta prevalsa" ha aggiunto Nielsen.

Una ditta di autotrasporto che ha chiesto di restare anonima ha dichiarato a *Lloyd's Loading List.com* che la Francia ha assunto una posizione protezionista e che questa modifica alla normativa riflette i sospetti francesi secondo cui sono principalmente le ore di lavoro dei camionisti stranieri che vanno ben al di là del limite di legge.

"Quelli che hanno redatto questa legge non hanno perso nemmeno un secondo per pensare a cosa essa potrebbe comportare per gli autisti stranieri" commenta la fonte in questione.

Osservatori del settore affermano che anche se alcuni autisti francesi potrebbero senz'altro dormire in cabina mentre sono in Francia, ad esempio nei fine settimana, la stragrande maggioranza degli autotrasportatori nazionali riporteranno i loro veicoli al deposito aziendale nei fine settimana: opzione, questa, che gli autisti stranieri non hanno.

Un altro ha detto che i legislatori in questione "non avevano proprio idea di come lavori il settore dell'autotrasporto" che deve far fronte ad incertezze giornaliere come i locali dei clienti che non sono aperti per ricevere le consegne quando il camion arriva, gli ingorghi nel traffico e le deviazioni stradali.

"Soprattutto, separare un autista dal suo camion solleva un fondamentale problema di sicurezza.

In assenza di infrastrutture di parcheggio dedicate per i camion presso gli alberghi, un autista potrebbe dover percorrere una certa distanza per trovare una sistemazione, con la possibilità di tornare la mattina seguente al camion e non trovare più la merce o il carburante".

(da: lloydsloadinglist.com, 22 Luglio 2014)

TRASPORTO FLUVIALE

LA CONGESTIONE DEI CONTAINER IN EUROPA CREA SOVRAPPREZZI

L'operatore di chiatte per il trasporto di contenitori Contargo e l'operatore di raccordo Team Lines stanno introducendo sovrapprezzi per i loro servizi su Rotterdam dal momento che il porto continua a soffrire a causa della congestione.

La Contargo afferma che dalla metà di aprile la propria flotta di chiatte ha sperimentato tempi di attesa sempre più lunghi in porto, con tempi di lavorazione di 50-90 ore non insoliti.

A detta dell'operatore, complessivamente, i tempi di lavorazione sono aumentati di un terzo da aprile.

In conseguenza della congestione, esso introdurrà un sovrapprezzo di 15 euro (20,20 dollari) per box in relazione alle partenze in programma dal 1° agosto.

"Il sovrapprezzo inizialmente verrà applicato solo nel mese di agosto" afferma la Contargo.

"Esso sarà utilizzato allo scopo di coprire i costi aggiuntivi come lo scarico presso altri terminal, l'autotrasporto all'interno dello scalo marittimo, la riduzione della capacità di carico percentuale della flotta esistente così come il noleggio del tonnellaggio aggiuntivo".

La Contargo sta incoraggiando i clienti a prenotarsi al più presto possibile al fine di contribuire alla programmazione.

Essa ha inoltre avvertito che segnali di colli di bottiglia stanno aparendo anche ad Anversa, in occasione della stagione delle vacanze.



La Team Lines ha dichiarato di voler introdurre un sovrapprezzo per Rotterdam di 75 euro per TEU per tutte le navi in arrivo ed in partenza dai terminal ECT Delta ed ECT Euromax a compensazione dei costi straordinari sostenuti a causa della congestione.

A giugno, la rivista *Lloyd's List* ha riferito che Rotterdam soffriva di congestione anche se si stavano apportando aggiornamenti al Delta Terminal dell'ECT, con l'aggiunta di cinque nuove gru.

Nel contempo, la Team Lines ha dichiarato all'inizio di luglio di avere problemi relativi alla congestione presso il Container Terminal Burchardkai della HHLA ad Amburgo.

L'operatore afferma di essere stato costretto a scaricare contenitori presso terminal amburghesi alternativi.

In risposta, la HHLA ha annunciato il 28 luglio che avrebbe creato altri 50 posti di lavoro presso il CTB.

Ciò fa seguito ai 100 posti di lavoro in più creati lo scorso anno presso il CTB ed il Container Terminal Altenwerder, alcuni dei quali sono ancora in fase di addestramento.

La HHLA ha indicato la congestione sulle navi più grandi quale responsabile nei periodi di punta più intensi.

Il responsabile delle risorse umane Heinz Brandt ha dichiarato: "I costanti incrementi nel corso dei periodi di punta pongono serie domande operative alle imprese di logistica e comportano un notevole stress per il personale.

I nostri dipendenti hanno affrontato queste problematiche a testa alta in passato e mantenuto la professionalità.

Il consiglio di amministrazione della HHLA respinge tutte le chiacchiere che si sono fatte circa rallentamenti o assenteismo a causa dei campionati mondiali di calcio".

La HHLA dichiara che presso il CTB sono state lavorate 63 navi con oltre 3.000 movimentazioni per nave nella prima metà del 2014, rispetto alle 29 navi nella prima metà del 2008.

Allo stesso tempo, il numero massimo di movimentazioni per nave pari a 3.922 contenitori nella prima metà del 2008 è salito sino a 6.449 box nella prima metà del 2014.

(da: lloydsloadinglist.com, 28 Luglio 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA MAERSK SVELA IL SOVRAPPREZZO PER I CARBURANTI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO, MA I CLIENTI DEGLI ALTRI VETTORI DEVONO ASPETTARE

La Maersk Line sta preparando i clienti ad un sovrapprezzo per il carburante a basso contenuto di zolfo sino a 150 dollari per un container da 40 piedi a partire dal prossimo 1° gennaio, quando entreranno in vigore regole più rigorose in materia di emissioni navali nelle ECA (aree di controllo delle emissioni) in Europa e negli Stati Uniti.

Tuttavia, quando mancano meno di sei mesi alla suddetta scadenza, la maggior parte degli altri più importanti vettori marittimi attivi nei traffici in ambito ECA non sembrano ancora pronti ad una escursione verso l'alto nelle proprie fatturazioni per quanto attiene i carburanti.

Sembra infatti che solo la Maersk e la tedesca Hapag-Lloyd abbiano annunciato l'intenzione di recuperare i costi straordinari del carburante a basso contenuto di zolfo: attualmente, al prezzo di 900 dollari per tonnellata, si tratta di una spesa del 50% circa più cara rispetto a quella per i carburanti di combustibile pesante.



La Maersk Line stima di dover acquistare 650.000 tonnellate di gasolio marittimo a basso contenuto di zolfo all'anno per la propria flotta, equivalente al 7% delle proprie esigenze annuali di carburante bunker, ad un costo aggiuntivo di circa 250 milioni di dollari.

La Hapag-Lloyd afferma di dovere affrontare una spesa simile.

Tuttavia, a differenza della Maersk Line, la Hapag-Lloyd non ha indicato il livello del proprio sovrapprezzo relativo alle ECA, comunicando ai propri clienti che ne verranno informati "in modo tempestivo".

I vettori, peraltro, non hanno buoni precedenti in tema di spiegazione dei sovrapprezzi alla clientela ed anche il calendario degli annunci e dell'implementazione può essere causa di confusione ed irritazione.

Infatti, riguardo agli incrementi tariffari generali, diverse migliaia di dollari di tali incrementi annunciati quest'anno sono state erose nel giro di poche settimane dalla data della loro implementazione, intaccando pertanto la credibilità dei vettori.

E c'è un altro problema per i vettori sotto assedio che sperano di recuperare i costi straordinari del carburante a basso contenuto di zolfo: i caricatori evidenzieranno i già notevoli risparmi sul carburante che le linee di navigazione containerizzate hanno conseguito quale risultato della lenta e super-lenta navigazione.

Il principale argomento dei caricatori in ordine alla lenta navigazione è quello secondo cui essa viene condotta in assenza di alcuna forma di consultazione con il cliente, lasciando i caricatori ad ammucchiare costose e sempre maggiori scorte per compensare i tempi di viaggio molto più lunghi.

È interessante notare che le navi di raccordo che trasbordano i carichi d'importazione ed esportazione presso i porti hub nella Manica, nel Mare del Nord e nel Mar Baltico l'anno prossimo potranno bruciare carburante con solo lo 0,1% di contenuto di zolfo, mentre i feeder operativi nel Mar d'Irlanda ed al servizio della costa occidentale del Regno Unito non dovranno attenersi a tali regole più rigorose mentre effettuano i propri servizi in tali porti, ma saranno soggetti alle limitazioni sullo zolfo quando ritorneranno nelle ECA.

(da: theloadstar.co.uk, 14 Luglio 2014)

LEASING

LA CMA CGM CONTINUA A SOSTENERE LE PRESTAZIONI DELLA GLOBAL SHIP LEASE

L'armatore di portacontainer GSL (Global Ship Lease) con sede nel Regno Unito ha rivelato di essersi impegnato contrattualmente per un gettito di 900 milioni di dollari in noleggi a lungo termine per 15 delle 17 navi della sua flotta con il vettore francese CMA CGM, cosa che a suo dire "lo ha nella sostanza isolato rispetto alla instabilità del mercato".

La società quotata alla Borsa di New York, che appartiene al 45% alla CMA CGM, da maggio di quest'anno ha due dirigenti della CMA CGM nel proprio consiglio d'amministrazione.

Nel corso della sua seconda teleconferenza intermedia sul secondo trimestre del 28 luglio, l'amministratore delegato della GSL Ian Webber ha dichiarato che i mercati del trasporto merci containerizzato "sono rimasti precari" e ha fatto notare come il successo dei vettori nell'attuazione degli incrementi tariffari generali in tutte le direttrici di traffico globali abbia avuto "vita breve".

"La CMA CGM" ha detto Webber "ha continuato a presentare risultati di prima fila nell'ambito del suo settore" ma non ha espresso congetture in ordine ai piani futuri del vettore all'indomani del veto cinese della proposta alleanza P3 con la Maersk Line e la MSC e poi alla sua esclusione dalla diluita proposta di alleanza 2M fatta dalle due linee containerizzate.



Le 15 navi che la GSL ha noleggiato alla CMA CGM hanno un periodo medio di noleggio residuo di 7,3 anni, fatta eccezione per il caso delle quattro navi attrezzate da 2.200 TEU il cui periodo è stato recentemente esteso ai sensi di un affitto giornaliero ridotto.

Inoltre, due navi Panamax da 4.113 TEU di 17 anni di età che erano state restituite per fine noleggio dalla CMA CGM all'inizio dell'anno sono state ora bloccate, rispettivamente dal 7 maggio e dal 16 luglio, dalla Sea Consortium per la sua rete X-Press Feeders in relazione ad un periodo semestrale con opzioni.

La perdita provvisoria del noleggio ed i costi di riposizionamento delle due navi hanno eroso le entrate della GSL nel corso del secondo trimestre, che sono scese dai 35,9 milioni di dollari nel medesimo periodo del 2013 ai 33,5 milioni di dollari quest'anno.

Ciò ha comportato una perdita netta nero su bianco nel secondo trimestre per la SSL di 2,3 milioni di dollari rispetto a profitti per 10,1 milioni di dollari nello stesso periodo dell'anno scorso.

L'iniziativa intrapresa con la Sea Consortium è stata descritta da Webber come una svolta nella strategia della GSL per diversificare la propria base clientelare; a suo dire, l'istituzione di relazioni commerciali aggiuntive con nuovi clienti rappresenta una priorità.

In seguito alla ristrutturazione delle proprie convenzioni creditizie alla metà di marzo, Webber ha alluso a finanziamenti per 80 milioni di dollari messi a disposizione per acquisire portacontainer all'attuale "allettante valore dei beni", affermando poi di essere molto "incoraggiato dai potenziali accordi nell'ambito del mercato".

Ciononostante, Webber ha detto che la GSL non voleva "farsi prendere la mano nella caccia" e che sarebbe rimasta "assai disciplinata" nei propri acquisti, preferendo non "crescere per amor di crescita".

A titolo di esempio, Webber fa notare come, rispetto a 35 delle 40 portacontainer che erano passate di mano nell'ultimo trimestre, nessuna sia stata acquisita dalla GSL malgrado essa sia stata "attivamente impegnata" in un certo numero di trattative.

Webber afferma che il candidato ideale per un'acquisizione da parte della GSL è una nave che giunge sul mercato con un minimo di 18 mesi di noleggio residuo; le navi in difficoltà appartenenti al fondo tedesco KG con poco o nessun residuo di noleggio non interessano.

A tale riguardo, Webber ha dichiarato che la GSL ha dovuto rinnovare la propria posizione e credibilità nel mercato degli acquisti e delle vendite per trovare i giusti candidati all'acquisizione delle navi al giusto prezzo; secondo *vesselsvalue.com* la flotta composta da 17 navi della GSL ha un'età media di 11 anni, un valore patrimoniale attuale di 254,5 milioni di dollari ed un valore di rottamazione di 146,6 milioni di dollari.

(da: *theloadstar.co.uk*, 29 Luglio 2014)

LOGISTICA

LOGISTICA ANCORA FONDAMENTALE NEI PIANI DELLA PANALPINA

La Panalpina insiste nell'affermare di non avere piani finalizzati alla cessione delle proprie attività logistiche caratterizzate da cattive prestazioni, ma che finalmente sono arrivate ad una svolta dopo anni di perdite.

Rispondendo ad una domanda rivoltagli da *Lloyd's Loading List.com* in ordine a se le persistenti cattive prestazioni della logistica e la lenta ripresa della relativa unità della Panalpina avessero indotto il gruppo a prendere in considerazione una vendita, l'amministratore delegato Peter Ulber ha dichiarato: "Non esiste alcuna aspirazione in tal senso.

Il fatto è che abbiamo un sacco di attività logistiche molto buone ed alcune molto scadenti.

La logistica, peraltro, è una parte integrante dello sviluppo della Panalpina".

Il gruppo afferma che le attività in perdita si limitano ad appena 20 delle dozzine di unità della divisione logistica in tutto il mondo.

"Pertanto i problemi, per quanto gravi, sono concentrati in certe attività" ha affermato Ulber.

"Una volta raggiunto il punto di pareggio (nella logistica) e appurato che esso sia sostenibile, vorremmo svilupparla assai rapidamente e, in particolare, assieme a quei clienti che oggi si servono di noi per i servizi di trasporto merci aereo e marittimo".

Continua Ulber: "L'indicazione che avevamo dato alla fine dell'anno scorso era quella di dimezzare le perdite (della logistica nel 2014) da 40 a 20 milioni di franchi svizzeri, ma personalmente sarei deluso se non facessimo un po' meglio" ha aggiunto.

Anche se le divisioni di trasporto merci aereo e marittimo della Panalpina hanno rappresentato una crescita dei volumi del 4% e 8% rispettivamente nella prima metà del 2014, è stata la logistica che è salita alla ribalta in occasione della presentazione dei risultati del gruppo svizzero il 22 luglio scorso.

Ulber ha detto che normalmente l'esame dei risultati del gruppo dovrebbe iniziare con quelli del trasporto merci aereo, la sua divisione più grande.

“Ma per una volta metterò l'accento sulla logistica che, ritengo, per la prima volta da un po' di tempo a questa parte, nel primo trimestre non è in rosso ma ha fatto ritorno al nero a livello di utile prima di interessi e tasse”.

Tuttavia, Ulber ha espresso un avvertimento dicendo che non è del tutto



sicuro che i trimestri successivi possano presentare risultati simili dal momento che la divisione continua a dover affrontare “seri problemi”.

La Panalpina ha migliorato la propria capacità complessiva

di produrre profitti nella prima metà del 2014; i profitti lordi e gli utili prima di interessi e tasse si sono entrambi incrementati del 2%, raggiungendo rispettivamente 777,9 e 60,1 milioni di franchi svizzeri, nonostante abbiano dovuto subire un notevole impatto derivante da fattori valutari.

I profitti netti rettificati del gruppo in aumento sono stati pari all'8%, mentre gli utili prima di interessi e tasse rettificati sono stati del 7%, mentre i margini da risultato operativo a profitto lordo sono rimasti immutati al 7,7%.

La logistica ha contribuito a questi solidi risultati con ritorni sugli utili prima di interessi e tasse per 1,1 milioni di franchi svizzeri mediante la riduzione delle perdite e l'espansione dei suoi servizi a valore aggiunto.

Sebbene i volumi del trasporto merci aereo e marittimo siano cresciuti, la capacità di profitto delle unità peraltro ha subito “l'influsso di un ambiente di mercato difficile nello stesso periodo”.

I volumi di trasporto merci aereo della Panalpina sono cresciuti del 4% nei primi sei mesi del 2014 “in linea con la crescita del mercato”.

Anche se le tariffe sono rimaste sotto forte pressione, la Panalpina afferma di avere concentrato la propria attenzione sull'ottimizzazione delle direttrici di traffico.

I profitti lordi per tonnellata sono diminuiti del 4% sino a 745 franchi svizzeri.

Di conseguenza, i profitti lordi sono rimasti praticamente stabili a 310,8 milioni di franchi svizzeri.

Il trasporto merci aereo ha conseguito utili prima di interessi e tasse per 57,3 milioni di franchi svizzeri, in leggera diminuzione rispetto a quelli del medesimo periodo dell'anno scorso (a metà annata del 2013 erano 59,6 milioni di franchi svizzeri).

I margini da risultato operativo a profitto lordo nella prima metà del 2014 si sono ridotti sino al 18,4%, in discesa rispetto al 19,1% dell'anno precedente.

I volumi di trasporto merci marittimo della Panalpina sono cresciuti dell'8% nei primi sei mesi del 2014 e sono stati notevolmente migliori del mercato del trasporto merci marittimo in generale, che è cresciuto approssimativamente del 3%, sebbene – a detta della società – “l'elevata instabilità delle tariffe sia rimasta un problema”.



I profitti lordi per TEU sono diminuiti del 5% sino a 320 franchi svizzeri, comportando un risultato di 246,6 milioni di franchi svizzeri, in leggero aumento rispetto alle cifre dell'anno scorso pari a 242,0 milioni di franchi svizzeri.

Il trasporto merci marittimo ha fatto registrare utili prima di interessi e tasse per 7,2 milioni di franchi svizzeri, in significativa diminuzione rispetto alla prima metà del 2013.

Di conseguenza, i margini da utile prima di tasse ed interessi a profitto lordo sono diminuiti sino al 2,9% nella prima metà del 2014, in discesa dal 6,9%.

I profitti lordi della logistica del gruppo sono aumentati del 5% sino a 220,6 milioni di franchi svizzeri nella prima metà dell'anno.

La logistica ha ridotto le perdite correlate ai propri utili prima di interessi e tasse pari a 17,6 milioni di franchi svizzeri nella prima metà del 2013 sino ad una perdita di 4,3 milioni di franchi svizzeri nello stesso periodo di quest'anno.

La società ha dichiarato che questo è stato il risultato di contratti di successo inerenti a prestazioni terrestri in Europa, ottenuto abbandonando le infrastrutture in perdita ed implementando servizi a valore aggiunto.

Commenta Ulber: "I risultati relativi alla prima metà del 2014 dimostrano due cose.

Primo, la nostra inflessibile esecuzione della strategia che avevamo delineato a novembre sta iniziando a dare frutti.

La logistica ha tagliato nettamente le perdite.

Secondo, c'è ancora un sacco di lavoro da fare in termini di capacità di produrre profitti, specialmente nel trasporto merci marittimo, in cui – come ci si poteva aspettare – ci vorrà un po' di tempo per calmare le acque".

In termini di prospettive, Ulber afferma: "Il fatto che i bassi margini abbiano assorbito molta della crescita nella prima metà del 2014, in particolare nel trasporto merci marittimo, sta a dimostrare quanto in effetti sia importante che noi si mantenga assolutamente la rotta nella realizzazione della nostra strategia.

La dismissione delle operazioni in perdita continua a ad essere un nostro stabile obiettivo.

Sul medio-lungo termine, migliori sistemi e procedure informatici ci aiuteranno a migliorare la produttività e la redditività mentre procediamo con la ristrutturazione e la messa in atto del nostro nuovo sistema operativo SAP TM".

La Panalpina si aspetta che i mercati del trasporto merci aereo e marittimo crescano del 3-4% e 4-5% rispettivamente nel 2014.

(da: lloydsloadinglist.com, 23 Luglio 2014)

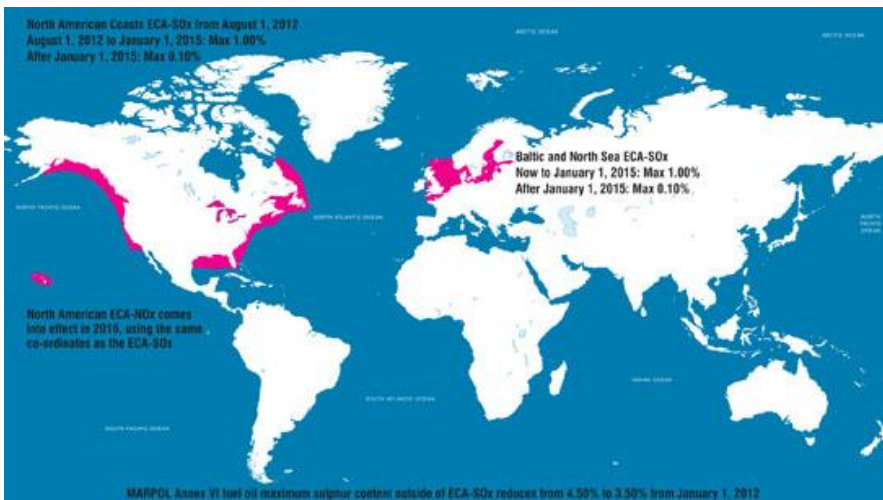
LEGISLAZIONE

LA ICS CERCA DI ARMONIZZARE L'APPLICAZIONE DELLE REGOLE SULLE EMISSIONI

La ICS (International Chamber of Shipping) è alla ricerca di un approccio armonizzato alle ispezioni PSC (Port State Control) prima della scadenza di gennaio relativa all'uso obbligatorio dei costosi carburanti a basso contenuto di zolfo nelle ECA (aree di controllo delle emissioni).

Con l'eccezione degli Stati Uniti, tutte le nazioni costiere che sono situate all'interno delle ECA dell'ONU in relazione alle emissioni solforose del Nord America, del Mare del Nord e del Mar Baltico fanno parte dell'accordo.

L'anno prossimo solamente lo 0,1% di emissioni a contenuto di zolfo derivanti



da carburanti navali, rispetto all'attuale 1%, sarà consentito nelle ECA, un provvedimento che farà aumentare il conto del bunker in alcuni casi del 50% dal momento che i prezzi del carburante saliranno da 600 a 900 dollari per tonnellata.

La ICS, che rappresenta l'80% del tonnellaggio mondiale, ha espresso la preoccupazione che molti governi non siano preparati per essere in condizione di implementare i requisiti in modo uniforme al fine di evitare la distorsione del mercato.

"Il settore sta investendo miliardi per assicurare la conformità a tale normativa e gli enormi costi che essa comporta potrebbero avere un forte impatto sulla futura struttura del settore dello shipping" spiega il segretario generale dell'ICS Peter Hinchliffe.

"È fondamentale che i governi esplicitino i dettagli di tutti gli interventi PSC dato che siamo entrati in nuovo mondo in cui i costi del carburante per molti

aumenteranno da un giorno all'altro del 50% o più" afferma Hinchcliffe come riportato dal *Tanker Operator* di Londra.

"È essenziale che il Paris MoU ed i suoi stati membri in coordinamento con gli Stati Uniti e la Commissione Europea chiariscano al più presto possibile tutti i dettagli dell'implementazione dell'ECA per quanto attiene le ispezioni" ha dichiarato.

Nel 1982 il Paris MoU (Protocollo d'Intesa di Parigi) aveva concordato di effettuare ispezioni ai sensi del Port State Control in 26 paesi dell'Europa e del Canada.

Nel 1978, l'Europa aveva concordato di effettuare accertamenti sulle condizioni di lavoro, cui in seguito si sono aggiunti la sicurezza e l'inquinamento.

La ICS afferma che è importante per il mantenimento della concorrenza leale che l'implementazione in tutta la regione del Paris MoU avvenga in modo coerente ed armonico" afferma Hinchcliffe.

La ICS ritiene che le ispezioni dovrebbero riguardare solo la verifica della ricevuta di consegna del bunker, con prelievo di campioni quando vi siano motivi di sospettare una non conformità, o quando vi sia una precedente tradizione di non conformità all'Allegato VI del MARPOL.

(da: *seanews.com.tr*, 28 Luglio 2014)

STUDI E RICERCHE

394.000 CONTAINER CISTERNA: INDAGINE DELLA ITCO RIVELA UNA CRESCITA ESPONENZIALE DA UN ANNO ALL'ALTRO

La ITCO ha recentemente pubblicato un rapporto da poco commissionato che si concentra sulle prestazioni frangiflusso dei deflettori nei contenitori cisterna.

Il rapporto è stato redatto dai professori S. Rakheja ed A. Kolaei, che hanno pubblicato vari studi sull'argomento in questione, allo scopo di apportare un punto di riferimento alla comprensione della stabilità delle cisterne in varie condizioni di trasporto.

Heike Clauson, presidente della ITCO, afferma: "Il rapporto apre la



discussione ai tecnici al fine di fornire la via da seguire a fronte di normative problematiche e dello sviluppo di ulteriori modelli progettuali ottimali che assicurino che il container cisterna resta la modalità più sicura di trasporto".

È stato proposto lo sviluppo di una seconda fase dello studio e la

ITCO accoglie con favore le imprese che vogliono contribuire alla discussione in corso contattando la segreteria tecnica della ITCO.

L'indagine, basata su di una dettagliata ricerca presso operatori di container cisterna, società di leasing ed altri proprietari, fornisce una stima qualificata secondo la quale attualmente a livello di operazioni in tutto il mondo esistono circa 394.000 container cisterna; ciò equivale ad un incremento del 12% rispetto al 2013.

Rispetto a tale flotta globale, qualcosa come il 70% è in uso presso operatori di container cisterna dedicati ed imprese di logistica, mentre il residuo 30% si riferisce ad operazioni effettuate da industrie di prodotti chimici ed altri

caricatori di merci, unitamente ad enti ferroviari, linee di navigazione, compagnie petrolifere ed autorità militari o governative.

Sono stati prodotti circa 42.600 container cisterna (in aumento rispetto ai 39.700 dell'anno precedente).

Compilata con il supporto dei membri della ITCO e basata su dati forniti dalle imprese proprietari di container cisterna, l'indagine fornisce i dettagli relativi a 176 operatori di container cisterna di tutto il mondo.

Anche se la cifra di 265.000 unità relativa alla flotta degli operatori è, dal punto di vista numerico, dominata da operatori di container cisterna a livello globale quali Stolt, Hoyer, Bulkhaut, Bertschi ed Interbulk, l'indagine rivela un aumento del numero di operatori regionali costituiti negli ultimi anni.

Questo fattore risultava importante anche nei ritrovati del 2013.

Nell'indagine vengono elencate complessivamente 34 società di leasing, con una flotta pari a 176.500 unità.

Tuttavia, poiché la maggior parte di queste cisterne viene noleggiata ad operatori o direttamente ai caricatori di merci, le cisterne delle società di leasing (con l'eccezione delle unità non attualmente operative) non sono state incluse nel totale della flotta mondiale.

La crescita nel settore dei contenitori cisterna si riflette nel numero dei container di nuova costruzione.

L'indagine della ITCO fornisce i dettagli relativi a 18 produttori di contenitori cisterna, che nel 2013 hanno realizzato la cifra record di oltre 42.620 nuove unità per un valore stimato di circa 900 milioni di dollari.

Si tratta un 12% in più rispetto al 2012, altra annata da record per quanto attiene l'incremento della produzione.

Commentando i risultati dell'indagine, Clausen fa notare: "La tendenza alla crescita nel settore dei contenitori cisterna continua.

Questa stabile crescita da un anno all'altro dimostra che il settore dei container cisterna è sulla strada giusta quando investe in nuovi materiali, servizi, tecnologia, qualità e sicurezza, al fine di diventare sempre più attraente per i caricatori di liquidi alla rinfusa, polveri e gas".

Il rapporto completo, che fornisce i particolari rispetto alle dimensioni, alle proprietà ed alla crescita della flotta mondiale di contenitori cisterna, può essere scaricato dal sito web della ITCO <http://www.itco.org>.

(da: bulk-distributor.com/itco.org, 16 Luglio 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.