



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticuario

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 Settembre 2014

PORTI

UN UNICO MEGA-HUB NORD-EUROPEO? Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I COSTI PORTUALI RENDONO POCO ATTUABILE IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE CONTRASTANTI PER LE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE " 7

TRASPORTO STRADALE

CRESCE IN GERMANIA L'OPPOSIZIONE AI CAMION PIÙ LUNGI " 9

TRASPORTO INTERMODALE

PRIMO TRENO MERCI DA AMBURGO A ZHENGZHOU NELLA CINA CENTRALE " 12

INDUSTRIA

GLI ARMATORI OLANDESI CHIEDONO RIFORME " 14

LOGISTICA

GLI SVILUPPI DEL SETTORE LOGISTICO IN CINA " 16

LEGISLAZIONE

MAERSK E MSC PRESENTANO ALLA FMC LA PROPOSTA DI AGGREGAZIONE " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLE PRESTAZIONI INFOSHIP EGO DEL RINA
ADOTTATO DALLA FLOTTA DELLA D'AMICO " 20

STUDI E RICERCHE

PREVISIONI OTTIMISTICHE PER I MERCATI DEI CONTAINER " 22

15 Settembre 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

UN UNICO MEGA-HUB NORD-EUROPEO?

Nonostante le dimensioni delle portacontainer siano raddoppiate negli ultimi 10 anni nella rotta Estremo Oriente-Nord Europa, non c'è stata una riduzione del numero dei porti nord-europei scalati da ciascun servizio.

Il numero medio degli scali portuali nord-europei per circuito è rimasto grosso modo immutato, quattro per ogni serie di servizi.

Come in passato, i servizi containerizzati percorrono un itinerario tradizionale con più porti tradizionale e fanno scalo mediamente in quattro porti nord-europei diversi.

Si tratta normalmente di un porto del Benelux (di solito Rotterdam o Anversa), uno tedesco, uno britannico e poi Le Havre oppure uno dei porti europei di seconda schiera; in effetti, a partire dal 2001, le linee di navigazione hanno anche iniziato a fare scalo presso ulteriori porti nord-europei che in precedenza non servivano direttamente, come ad esempio Danzica in Polonia.

Inizialmente ciò era stato in parte indotto dal desiderio di utilizzare la capacità navale in eccesso mediante l'estensione dei tempi di viaggio (unitamente alla lenta navigazione).

Tuttavia, l'iniziativa non si è dimostrata di breve durata ed ora sembra essersi consolidata: nessuno dei principali porti nord-europei ha assunto il predominio o ha buttato fuori dal mercato i porti concorrenti.

Tuttavia, alcuni porti di secondo livello (come Amsterdam ed il Thamesport) sono stati eliminati quali porti di scalo nella rotta Estremo Oriente-Nord Europa.

Pertanto, le navi che scalano quattro porti nord-europei sono stati una costante negli ultimi 10 anni e non c'è alcun segnale di un'iniziativa verso un unico mega-hub nord-europeo.

Ciò conferma l'antica massima del settore marittimo secondo cui la nave madre deve andare il più vicino possibile alla destinazione finale od all'origine del carico, cioè dove c'è un grande mercato.

Si tratta di un procedimento vantaggioso anche per i caricatori, perché gli scali diretti evitano il rischio di mancate connessioni di raccordo.

Tuttavia, il settore portuale sta assistendo ad un cambiamento radicale in un'altra area: il numero totale degli scali portuali in Nord Europa nel contesto della rotta Estremo Oriente-Europa è diminuito da 159 a 101 negli ultimi 5 anni mentre le dimensioni medie delle navi sono aumentate di oltre il 50% raggiungendo quasi gli 11.000 TEU.

Ogni nave scala ancora più o meno lo stesso numero di porti nord-europei, ma



ci sono meno servizi settimanali e pertanto scali meno frequenti nei porti nel complesso da parte di navi molto più grandi e con scambi di contenitori molto maggiori per ogni scalo.

Ad esempio, nella prima metà del 2014, il porto di Amburgo ha ricevuto 244 portacontainer ultra-grandi con capacità superiori ai

10.000 TEU, pari al 27% in più rispetto all'anno precedente.

Ma quali sono i fattori che stanno dietro al modello di scalo meno frequente e con navi più grandi presso i principali porti tradizionali?

Le economie di scala in relazione ai costi delle navi-madre (effettuazione di meno servizi settimanali con navi più grandi), l'avvento di alleanze più grandi (minore duplicazione degli scali portuali) e la riduzione del numero di vettori (uscita della MISC, della Zim e di altri da questi traffici) hanno tutti quanti svolto un proprio ruolo.

Questi fattori persisteranno e si assisterà alla continuazione dell'attuale struttura e modello di rotazione dei servizi Estremo Oriente-Nord Europa; la Drewry ritiene che le rotazioni multi-portuali continueranno in Nord Europa, ma che ci saranno meno scali e meno frequenti a causa delle portacontainer sempre più grandi.

Il picco indotto da tale situazione continuerà a comportare problemi per molti porti e terminali.

(da: lloydsloadinlist.com, 4 Settembre 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

I COSTI PORTUALI RENDONO POCO ATTUABILE IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Christophe Santoni, amministratore delegato della LD Lines, afferma che una delle prime condizioni per rendere il servizio correlato alle "Autostrade del Mare" più competitivo e per agevolare la loro espansione consiste nella riduzione dei "pesanti costi" degli oneri portuali applicati allo short-sea shipping.

La sua affermazione fa seguito alla conferma avvenuta alla fine del mese di agosto del fatto che la compagnia di navigazione ro-ro stava valutando l'ipotesi di chiudere alla fine di settembre il proprio servizio trisettimanale fra Nantes-Saint Nazaire in Francia e Gijón in Spagna a causa della cessazione dei finanziamenti statali e dell'Unione Europea.

"Gli oneri portuali nel complesso – pilotaggio, ormeggio, stivaggio ecc. – rappresentano il 30% circa dei costi totali.

Se i porti sono interessati ad attirare le Autostrade del Mare devono contribuire a rendere il cabotaggio marittimo a corto raggio meno costoso mediante l'applicazione di speciali tariffe".

Il probabile annullamento del servizio a corto raggio della LD Lines solleva la questione se questo tipo di soluzione di trasporto merci "ecompatibile" possa essere economicamente attuabile in mancanza di sovvenzioni pubbliche, a fronte del margine concorrenziale di cui usufruisce l'autotrasporto.



I governi francese e spagnolo hanno investito 15 milioni di euro ciascuno nell'Autostrada del Mare Nantes-Saint Nazaire – Gijón dal momento della sua inaugurazione a settembre del 2010 ed il servizio ha altresì ricevuto ulteriori 4 milioni di euro attraverso il programma europeo Marco Polo.

Senza questo cuscinetto finanziario l'Autostrada del Mare avrebbe fatto registrare perdite operative nette per circa 6 milioni di euro.

La chiusura del servizio dalla metà di settembre è una possibilità ma, a detta di Santoni, la cosa non è ancora ufficiale.

“Con i due governi continuiamo a cercare soluzioni ed un piano finanziario che ci consenta di mantenere il servizio senza ricorrere al denaro pubblico o con un suo importo minore” ha dichiarato.

Santoni afferma che l’esperienza degli ultimi quattro anni ha mostrato come l’Autostrada del Mare Nantes-Saint Nazaire – Gijón sia apprezzata dai clienti con fattori di carico elevati: nel complesso, sono stati tolti dalle strade circa 100.000 camion.

I trasportatori, peraltro, sono d’accordo a prendere la nave alla sola condizione che essa non sia più costosa del trasporto stradale, aggiunge Santoni.

“La LD Lines ha investito in modo rilevante per cercare di trovare un sistema che ci consenta di ridurre le perdite operative – in previsione della fine delle sovvenzioni pubbliche – mediante l’ottimizzazione delle frequenze e degli orari delle navi.

All’inizio di quest’anno, abbiamo collegato Poole nel Regno Unito e Rosslare in Irlanda meridionale all’itinerario dell’Autostrada del Mare allo scopo di ampliare la sua fetta di mercato, ma non è bastato” dichiara Santoni.

(da: lloydsloadinglist.com, 1° Settembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE CONTRASTANTI PER LE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE

La SBB (Ferrovie Federali Svizzere) ha pubblicato il 1° settembre scorso i propri risultati relativi al primo semestre dell'anno, rivelando un aumento del 3% dei traffici passeggeri giornalieri, che si sono incrementati sino a 1,002 milioni, ed una crescita del 27% da un anno all'altro dei traffici di trasporto merci, che hanno raggiunto i 7,6 miliardi di tonnellate/km nette.

Dato l'incremento dei traffici merci e passeggeri il numero dei convogli che utilizzano la rete è salito dell'1,7% sino a 86 milioni di traccia treno-km.

Tuttavia, la crescita dei traffici non ha trovato riscontri nelle prestazioni finanziarie della SBB.

Anche se i redditi di esercizio sono aumentati del 3,2% per 4,2 miliardi di franchi svizzeri, le spese di esercizio sono salite del 3,6% per 3,9 miliardi di franchi svizzeri, il che significa che i redditi netti consolidati sono calati del 43% per 57 milioni di franchi svizzeri.

Secondo la SBB questo è stato il risultato di diversi fattori fra cui le maggiori



spese per la manutenzione delle infrastrutture, i minori profitti realizzati dalla divisione immobiliare ed il risultato negativo della divisione passeggeri.

Malgrado l'incremento delle cifre relative ai passeggeri, questa divisione ha perduto 2 milioni di franchi svizzeri nella prima metà dell'anno, rispetto ad un profitto di 29 milioni di franchi svizzeri nella prima metà del 2013.

La divisione infrastrutture ha fatto registrare una perdita di 61 milioni di franchi svizzeri a causa di una spesa più elevata del previsto in ordine ai

programmi di manutenzione non inclusa nel proprio accordo sul livello di servizio con il governo svizzero.

La SBB Cargo ha fatto registrare un profitto di 15 milioni di franchi svizzeri, in aumento rispetto ai 3 milioni di franchi svizzeri di un anno fa, mentre anche la SBB Cargo International ha conseguito un profitto di 1,1 milioni di franchi svizzeri, il suo primo risultato positivo.

Per la seconda metà dell'anno, la SBB ha in programma ulteriori miglioramenti dei propri servizi, specialmente nella Svizzera occidentale in cui a settembre a Ginevra sarà inaugurata la nuova stazione di Cornavin, mentre inizieranno i lavori di costruzione del progetto Lemman 2030 a Losanna.

La SBB sta inoltre introducendo misure finalizzate al taglio dei costi a tutti i livelli per compensare i deludenti risultati del primo semestre.

Peraltro, c'è un successo di cui la SBB può vantarsi: la puntualità è aumentata dall'87,3% dell'anno scorso al 97,4%; un risultato eccellente rispetto a qualsiasi standard, malgrado gli imponenti progetti di costruzione e manutenzione in corso.

(da: railjournal.com, 3 Settembre 2014)

TRASPORTO STRADALE

CRESCE IN GERMANIA L'OPPOSIZIONE AI CAMION PIÙ LUNGH

Secondo un sondaggio condotto dall'istituto di ricerca Forsa per conto della German Pro-Rail Alliance, della ACV (Automobile Club Trasporti) e della VDV (Associazione delle Imprese di Trasporto Tedesche), più di tre quarti dei tedeschi sono contrari all'introduzione di veicoli pesanti più lunghi sulle strade della Germania.

Complessivamente, il 79% degli interpellati ha dichiarato di essere contrario all'introduzione dei veicoli pesanti più lunghi sulle strade tedesche, mentre solo il 17% ha detto di essere favorevole.

La precedente indagine della Forsa nel 2011 aveva mostrato che il 77% degli intervistati era contrario ed il 18% favorevole.

Le principali motivazioni fornite dagli intervistati sono state il maggiore rischio di incidenti (55%) e l'aumento della spesa pubblica per l'adeguamento della rete stradale (55%).

Un'altra importante ragione addotta dal 47% degli interpellati è stata quella per cui l'uso dei veicoli pesanti più lunghi dirotterebbe nuovamente il trasporto dalle ferrovie alla strada, con danno per l'ambiente.

"Gli utenti della strada tedeschi hanno ragione di temere i veicoli pesanti più lunghi.



Anche adesso, i veicoli pesanti per il trasporto merci sono coinvolti in un incidente mortale su cinque.

L'impiego massiccio di veicoli più lunghi sulle strade tedesche comporterebbe un impatto negativo sulla sicurezza stradale" dichiara Horst Metzler, amministratore delegato della ACV.

Metzler ha fatto riferimento ad un recente incidente presso un passaggio a livello ferroviario nel Baden-Württemberg che, secondo la polizia, è stato causato da un camion da 48 tonnellate.

Il veicolo esageratamente sovraccarico si era bloccato sul passaggio a livello che era stato progettato per veicoli merci con peso massimo di 3,5 tonnellate.

A detta di Metzler, nel 2013 la polizia di Colonia aveva già imputato a veicoli illegalmente sovraccarichi il verificarsi di alcuni incidenti mortali.

“Alla luce di tali avvenimenti, è del tutto comprensibile che gli automobilisti abbiano timore di futuri incidenti con veicoli pesanti più lunghi”.

“I risultati costituiscono un voto di totale sfiducia nei confronti dell’esperimento del governo con i veicoli pesanti più lunghi” ha affermato il presidente della Pro-Rail Alliance, Alexander Kirchner, nel corso della presentazione dell’indagine Forsa a Berlino.

“Mentre il ministero dei trasporti aveva dato il via alle prove su strada dei veicoli pesanti più lunghi all’inizio del 2012 malgrado l’opposizione della maggioranza degli stati federali, la diffidenza del pubblico ha continuato ad aumentare”.

Il presidente della Pro-Rail Alliance ha sottolineato come tutti gli argomenti tipici portati avanti da coloro che sono favorevoli all’iniziativa non sono riusciti a superare il test.

“Solo il 22% dei tedeschi era convinto del fatto che i veicoli pesanti più lunghi avrebbero comportato davvero risparmi sul carburante e contribuito a proteggere l’ambiente” ha detto Kirchner.

Meno di un terzo dei tedeschi crede a chi sostiene che consentire i veicoli pesanti più lunghi ridurrebbe il numero complessivo dei camion sulle strade.

Al contrario, il 55% degli intervistati sostiene che l’introduzione di tali veicoli comporterebbe più – e non meno – autocarri sulle strade.

Joachim Berends, vice presidente della VDV per il trasporto merci ferroviario, ha fatto riferimento ad uno studio del Fraunhofer Institute sul dirottamento dei trasporti di nuovo sulle strade, nel quale si dimostra che il trasporto merci ferroviario in Europa dovrebbe fare i conti con notevoli perdite se i veicoli pesanti più lunghi venissero introdotti.

“I ricercatori hanno trovato che nel caso di impiego dei mega-camion il 35% dei volumi di trasporto a pieno carico tornerebbe sulle strade” afferma Berends, il quale ha criticato il fatto che il settore dell’autotrasporto stia finanziando il proprio vantaggio concorrenziale a spese dell’interesse pubblico generale.

“Nel loro modello imprenditoriale, il finanziamento del potenziamento delle infrastrutture autostradali e della loro usura sarebbero a carico dei contribuenti”.

Berends ha detto che è degno di nota il fatto che i tedeschi, come dimostra l'indagine della Forsa, abbiano chiaramente compreso la correlazione fra le due cose.

VDV, ACV e Pro-Rail Alliance hanno chiesto al governo nazionale di porre fine agli attuali collaudi di veicoli pesanti più lunghi.

“Il governo federale sta cercando di mettere la gente di fronte al fatto compiuto ed ignora che la maggior parte dei tedeschi non vuole i mega-camion sulle strade” affermano i rappresentanti di tutte e tre le organizzazioni.

(da: allianz-pro-schiene.de, 29 Agosto 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

PRIMO TRENO MERCI DA AMBURGO A ZHENGZHOU NELLA CINA CENTRALE

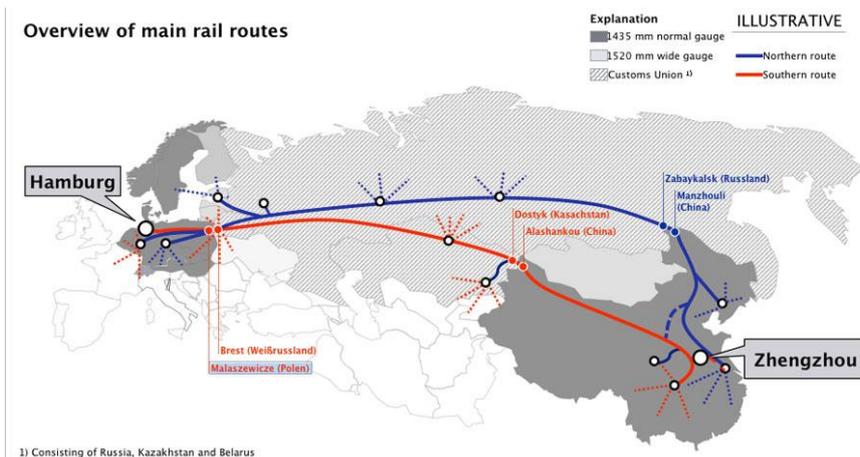
Per la prima volta in assoluto, la DB Schenker, unitamente alla Città ed all'Autorità Portuale di Zhengzhou nella provincia cinese di Henan, ha dato il via ad un convoglio ferroviario per il trasporto di merci da Amburgo alla suddetta città.

Il dr. Karl-Friedrich Rausch, consigliere di amministrazione per i trasporti e la logistica della DB Mobility Logistics AG, il dr. Bernd Egert consigliere comunale di Amburgo con delega all'economia, al traffico ed all'innovazione, e Xie Fuzhan, governatore della provincia cinese di Henan, unitamente ad altri rappresentanti politici ed a imprenditori locali hanno dato il segnale ufficiale di via libera al treno nel DUSS Terminal di Amburgo Billwerder.

Il treno composto da 41 contenitori trasportava fra l'altro robot industriali per una ditta internazionale di tecnologia.

Esso è inoltre disponibile per altri clienti interessati in quanto "treno per clienti multipli" così com'è stato denominato.

Già da agosto del 2013 la DB Schenker è partner logistico dell'amministrazione municipale di Zhengzhou per l'effettuazione di treni settimanali alla volta di Amburgo.



Adesso ci sarà un traffico di treni regolari anche nella direzione opposta.

"I nostri clienti traggono vantaggio dall'esperienza che la DB Schenker è stata capace di accumulare nel corso di molti anni nell'ambito del trasporto di merci per ferrovia da e per la Cina" afferma il dr. Karl-Friedrich Rausch.

“Il traffico di merci in costante crescita con la Cina offre un sacco di potenziale ed inoltre allo stesso tempo noi ravvisiamo un incremento per i trasporti via rotaia alla volta della Cina”.

Il consigliere comunale dr. Egert ha dichiarato: “La Città Anseatica di Amburgo è un pioniere dei traffici con la Cina.

Siamo orgogliosi che a partire da oggi Amburgo non sia più solo una destinazione ma anche un punto di partenza per l’interscambio delle merci con la Cina per ferrovia”.

Il treno per Zhengzhou impiega circa 17 giorni per percorrere la distanza di 10.214 km attraverso Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan fino in Cina.

Pertanto, esso è di quasi 20 giorni più veloce del trasporto merci via mare.

La DB Schenker effettua servizi di treni-blocco regolari dalla Cina alla Germania sin dal 2011.

La maggior parte dei clienti della Schenker derivano dai settori industriali degli autoveicoli e dell’elettronica.

Fra il 2012 ed il 2014, complessivamente 40.000 container (misurati sulla base di un contenitore da 20 piedi) hanno viaggiato dalla Cina all’Europa per conto della DB Schenker.

In Cina, la DB Schenker Logistics dispone di 160 siti in 62 città ed impiega più di 5.000 collaboratori.

(da: dbschenker.com, 2 Settembre 2014)

INDUSTRIA

GLI ARMATORI OLANDESI CHIEDONO RIFORME

Il settore marittimo olandese ha chiesto al governo di porre fine alla burocrazia e di adottare un approccio "congiunto" alle esigenze del settore.

"Abbiamo bisogno di un gruppo di lavoro interdipartimentale al fine di risolvere una volta per tutte i problemi che affliggono il settore marittimo" dichiara Arie Kraaijeveld, presidente dello NML (Nederland Maritiem Land), l'organizzazione ombrello che rappresenta tutti i settori marittimi nei Paesi Bassi, navigazione fluviale compresa.

Parlando ai primi di settembre in occasione di una conferenza stampa appositamente convocata all'inizio dell'evento annuale World Port Days svoltosi a Rotterdam, Kraaijeveld ha affermato: "I politici e tutti i livelli di governo devono essere resi consapevoli del fatto che il settore marittimo è un organismo integrato e che dobbiamo avere una strategia marittima non ambigua".

La conferenza stampa di alto profilo è avvenuta in collaborazione con Tineke Netelenbos, ex ministra dei trasporti olandese, ora presidente della KVNR (organizzazione degli armatori olandesi) e con Albert Engelsman, direttore della Wagenborg Shipping e vice presidente della KVNR.

Essa ha fatto seguito alla riunione del primo Summit Marittimo olandese che ha visto la partecipazione degli esponenti di ogni angolo del settore marittimo del paese.

Funzionari di alto livello di vari ministeri hanno preso parte all'incontro, sebbene la ministra dei trasporti in carica, Melanie Schulz, abbia annullato la propria programmata partecipazione.

Kraaijeveld, Netelenbos ed Engelsman vorrebbero che il governo approntasse una "task force marittima" con il compito di sbarazzarsi "della normativa non necessaria che ostacola il settore" e di far sì che la politica marittima stia in cima all'agenda strategica.

"A causa delle leggi superflue stiamo mandando via attività, invece di attrarle" ha detto Engelsman.

Egli ravvisa un netto contrasto fra la situazione nei Paesi Bassi e quella di Singapore, che a suo dire dispone di una politica marittima proattiva.

La Netelenbos ha illustrato i problemi che secondo lo NML affliggono il settore con riferimento allo scalo a Rotterdam previsto per il 26 settembre della più grande nave da crociera del mondo, la *Oasis of the Seas* della RCCL.

“Seimila passeggeri sbarcheranno a Rotterdam ed altri seimila saliranno a bordo quindici giorni dopo” ha detto la Netelenbos.

“Nel frattempo, la nave sarà sottoposta a manutenzione e riparazioni presso i cantieri navali Keppel Verolme di Rotterdam.

Il problema consiste nel fatto che i 200 operai aggiuntivi extracomunitari che saranno impiegati a supporto nei cantieri navali dovranno essere autorizzati singolarmente e non come gruppo, il che è solo fonte di costi addizionali e dà una cattiva impressione”.



Engelsman ha menzionato un avvenimento simile che ha coinvolto 50 ufficiali e marinai della marina militare peruviana arrivati per prendere in carico una nave acquistata dalla marina militare olandese.

Ottenere i visti in ordine è risultato essere un problema, poiché l'intera questione ha dovuto essere risolta ai sensi della normativa olandese del lavoro.

Problemi di natura simile sono stati riscontrati con gli equipaggi filippini delle draghe impiegate per il secondo Maasvlakte.

Lo NML ha inoltre lamentato il fatto che i Paesi Bassi siano il solo stato dell'Unione Europea privo di una politica anti-pirateria che consentirebbe di impiegare guardie armate private sulle navi battenti bandiera olandesi.

“L'anno scorso, 90 navi mercantili olandesi sono passate sotto altre bandiere e circa la metà di loro lo hanno fatto per quella ragione” afferma la Netelenbos.

“Ad un armatore costa circa 0,74 milioni di euro non battere bandiera olandese; peraltro, 800 su 1.800 navi mercantili di proprietà olandese battono una bandiera estera”.

(da: *worldcargonews.com*, 10 Settembre 2014)

LOGISTICA

GLI SVILUPPI DEL SETTORE LOGISTICO IN CINA

Tradizionalmente il settore logistico in Cina si è sempre concentrato sulla movimentazione dei prodotti dalle fabbriche situate in Cina ai porti marittimi della costa ai fini dell'esportazione nei mercati sviluppati.

Più recentemente l'attenzione si è spostata maggiormente sulla movimentazione delle merci all'interno del mercato nazionale cinese al fine di raggiungere consumatori sempre più abbienti, situati in tutto l'enorme paese.

In particolare, i residenti nelle città di seconda e terza schiera della Cina centrale, occidentale e nord-orientale stanno inducendo una nuova ondata di domanda di consumo interna.

Sebbene la logistica in Cina sia la spina dorsale della filiera della distribuzione, il settore stesso resta estremamente complesso, costosamente inefficiente ed enormemente frammentato, dato che le prime 20 imprese rappresentano una quota di appena il 7% del mercato logistico interno.

Malgrado queste problematiche, il settore della logistica contrattuale nazionale continua a crescere secondo buoni tassi, usufruendo dei servizi elargiti da una varietà di fornitori di servizi logistici multinazionali e da imprese locali cinesi.

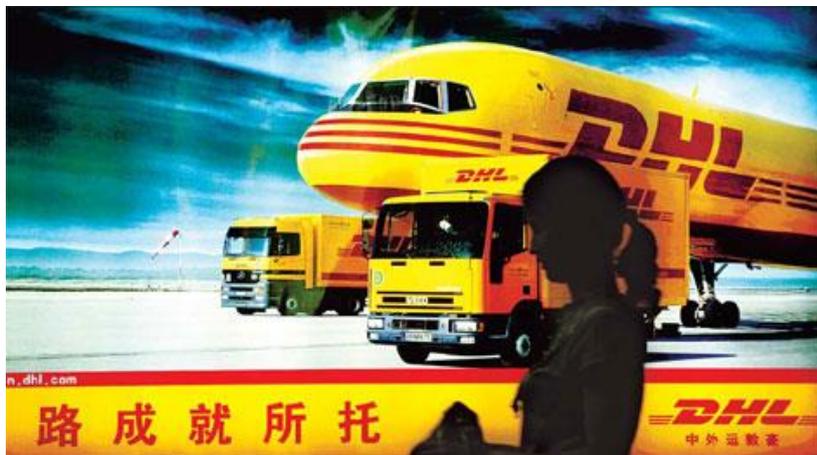
Il mercato logistico cinese, valutato 88 miliardi di dollari in termini di entrate per i fornitori di servizi logistici integrati, è il secondo al mondo in ordine di grandezza e si prevede che diventi il primo mercato mondiale per i 3PL entro il 2016, con previsioni di crescita dal 12 al 16 per cento nel corso dei prossimi 10 anni.

Per un po' di tempo, una delle maggiori incognite che i clienti hanno dovuto considerare quando si trattava di affidare a terzi la propria logistica in Cina ad un fornitore di servizi integrati è stata quella di lavorare con un 3PL locale cinese oppure con un 3PL multinazionale: entrambe le categorie presentavano i propri rispettivi punti di forza e le opzioni erano ragionevolmente chiare.

Mentre le imprese locali cinesi 3PL avevano le loro conoscenze sul campo, disponevano di collegamenti locali ed operavano normalmente su una base di costo più bassa, i fornitori di servizio 3PL internazionali quali DHL, CEVA e DB Schenker fornivano competenze gestionali a livello globale ed impiegavano

soluzioni tecnologiche raffinate, unitamente a migliori pratiche internazionali, nonché conoscenze ed esperienze specifiche per il settore.

Oggi le differenze fra queste categorie di fornitori di logistica stanno



diventando sempre più indistinte: le multinazionali hanno esteso le proprie conoscenze di mercato, competenze settoriali e raggio d'azione geografico in Cina, mentre i fornitori di servizi locali hanno conseguito una maggiore esposizione ed esperienza internazionale e stanno investendo sempre più in piattaforme e soluzioni

tecnologiche.

Negli ultimi anni alcuni 3PL cinesi privati sono cresciuti sino a diventare fornitori di servizi nazionali; tuttavia, essi tendono a costituire un'eccezione e non una regola.

Nel frammentato settore logistico cinese, il servizio di distribuzione interna a livello nazionale normalmente coinvolge diversi fornitori per conto terzi: in alcuni casi, i caricatori si servono di più di 20 ditte diverse per distribuire le proprie merci in tutta la Cina.

È chiaro che, allo scopo di far sì che il settore diventi più efficiente e di venire incontro alla domanda del mercato, continuerà il consolidamento fra i fornitori di servizi logistici.

Un numero maggiore di imprese cinesi si raggrupperà in alleanze per formare reti regionali e nazionali più solide; inoltre, ci si può aspettare ulteriori fusioni formali fra società cinesi locali.

Nel contempo, i 3PL internazionali continueranno a cercare acquisizioni come strumento di espansione della propria rete in ambito cinese.

Ulteriori informazioni circa i promettenti sviluppi nel settore logistico in Cina si potranno ottenere in occasione del 9th *China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair (CILF 2014)* che si svolgerà a Shenzhen dal 14 al 16 ottobre prossimo.

(da: theloadstar.co.uk/eft.com, 1° Settembre 2014)

LEGISLAZIONE

MAERSK E MSC PRESENTANO ALLA FMC LA PROPOSTA DI AGGREGAZIONE

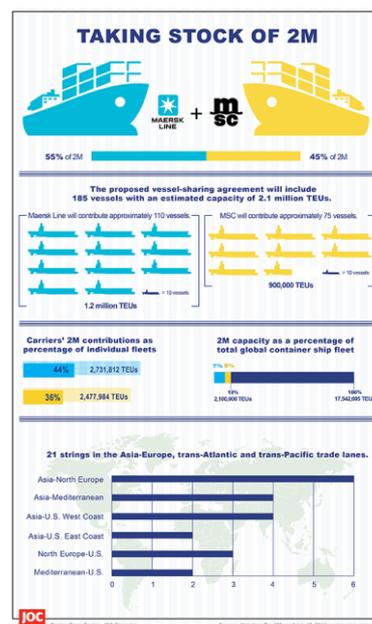
La proposta di programma relativa ad un'alleanza fra le due maggiori linee di navigazione containerizzate mondiali è stata presentata alle autorità statunitensi al fine di superare l'unico ostacolo normativo sulla strada di un'aggregazione che potrebbe rimodellare lo scenario dei traffici containerizzati nel prossimo decennio.

La Maersk Line con sede a Copenaghen e la MSC (Mediterranean Shipping Company) di Ginevra hanno presentato il 27 agosto alla FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) il loro accordo decennale noto come 2M.

L'ambito dell'accordo amplierà le rotte commerciali dall'Europa agli Stati Uniti e nel contesto asiatico.

"L'ambito geografico si estenderà ai traffici fra i porti del Nord Europa ed il Mediterraneo, i porti statunitensi dell'Atlantico, quelli del Golfo del Messico e del Pacifico, i porti del Messico e delle Bahamas ed i porti in Asia dal Giappone alla Malaysia" si legge nella documentazione sottoposta alla FMC.

Una copia dell'accordo è stata ottenuta dal *South China Morning Post* presso una fonte vicina alla FMC.



La 2M è stata proposta a luglio, un mese dopo il divieto per la P3 da parte del Ministero del Commercio cinese, che avrebbe messo assieme Maersk Line, MSC e la francese CMA CGM, la terza linea di navigazione containerizzata al mondo.

La 2M (un piano di recupero della P3) è caratterizzata da un tradizionale accordo di condivisione di navi che in questo momento rappresenta una prassi diffusa nel mercato del trasporto marittimo di contenitori.

Essa non ricade nella categoria del "concentramento di operatori imprenditoriali" definita dalla normativa anti-monopolio cinese, di modo che non richiede alcuna approvazione da parte di Pechino.

Occorre soltanto la presentazione presso il Ministero dei Trasporti di una documentazione dettagliata inerente al suo piano di compartecipazione.

La Maersk Line e la MSC hanno in programma inizialmente di effettuare operazioni con 97 navi dalla capacità nominale spaziante da circa 4.000 a 13.000 TEU nei traffici containerizzati dal Mare Adriatico agli Stati Uniti e da lì allo Sri Lanka.

La FMC darà il via ad un periodo di revisione di 45 giorni prima di comunicare la propria decisione, a meno che l'agenzia di Washington non domandi altre informazioni ai richiedenti, nel qual caso l'orologio verrà fermato e ripartirà quando saranno presentati i materiali.

Traffici Asia-Europa compresi, la 2M coinvolge complessivamente 185 navi con una capacità di 2,1 milioni di TEU.

Secondo Tan Hua Joo, consulente di Alphaliner, la nuova aggregazione dispone di una quota di mercato del 35% nell'Asia-Europa, del 16% nel transpacifico e del 30% nei traffici transatlantici.

Il consorzio è inoltre alla ricerca dell'approvazione ad aumentare la capacità per 130 navi con una capacità di 19.200 TEU, dimensione che eccede quella delle più grandi portacontainer a livello mondiale in acqua ed in costruzione.

Dato che nessuna delle due compagnie di navigazione dispone di ordinazioni relative a navi di queste dimensioni, le parole usate potrebbero indicare che l'alleanza abbia in programma l'ordinazione od il noleggio di nuove navi.

(da: scmp.com, 29 Agosto 2014)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLE PRESTAZIONI INFOSHIP EGO DEL RINA ADOTTATO DALLA FLOTTA DELLA D'AMICO

La società di classificazione internazionale RINA Services sta per dotare l'intera flotta del Gruppo D'Amico con il proprio sistema di monitoraggio delle prestazioni InfoSHIP EGO.

Le prime unità saranno installate su due navi di nuova costruzione in corso di realizzazione in Corea ed in Cina, una petroliera ed una rinfusiera.

Il sistema sarà poi progressivamente esteso a tutta la flotta D'Amico.

L'InfoSHIP EGO è la soluzione per il monitoraggio delle prestazioni della flotta sviluppato dalla RINA Services in collaborazione con la IB Software and Consulting.

Il software dispone di diversi moduli che gli consentono di raccogliere



automaticamente i dati a bordo e di fissare un punto di riferimento per le

reali prestazioni della nave rispetto ad un obiettivo.

Michele Francioni, CEO della RINA Services, dichiara: "L'InfoSHIP EGO sarà personalizzato per la flotta della D'Amico allo scopo di soddisfare le specifiche esigenze di rendicontazione delle prestazioni della compagnia di navigazione.

Il gruppo di lavoro Innovazione Marittima della RINA Services ed il Dipartimento Prestazioni della Flotta della D'Amico collaboreranno ai fini della personalizzazione dell'InfoSHIP EGO e dell'impiego in tutta la flotta della più avanzata ed efficace soluzione di gestione dell'energia nell'ambito del mercato marittimo".

Salvatore D'Amico, direttore della flotta del Gruppo D'Amico, afferma al riguardo: "Ci si aspetta che il sistema EGO sia uno strumento di valore; esso assisterà la D'Amico nel monitoraggio delle emissioni e nell'ottimizzazione della velocità e dei consumi della nave.

Attraverso il sistema EGO ci aspettiamo di conseguire un accurato monitoraggio ed una precisa analisi delle velocità e dei consumi che

consentiranno alla nostra compagnia di navigazione di identificare le prassi operative e gli aggiornamenti ai fini di un continuo miglioramento delle prestazioni navali.

Ci si aspettano risparmi complessivi nell'ordine del 3-5%.

L'investimento fa parte della nostra continua strategia finalizzata a migliorare la gestione dell'energia mediante le nostre operazioni".

Il Gruppo D'Amico, che sta effettuando investimenti nel contesto di un importante programma di nuove costruzioni eco-compatibili, è attiva con costanza nello sviluppo tecnologico, in prima fila per quanto attiene gli standard internazionali di efficienza energetica che tutti gli operatori di trasporto marittimo dovranno rispettare entro il 2025.

(da: shipmanagementinternational.com, 9 Settembre 2014)

STUDI E RICERCHE

PREVISIONI OTTIMISTICHE PER I MERCATI DEI CONTAINER

Mentre la Drewry Maritime Research prevede una crescita del trasporto containerizzato dal cinque al sei per cento nel giro dei prossimi anni ed il responsabile della Maersk Nils Andersen prevede più o meno lo stesso, è stata concepita una nuova metodologia che fornisce previsioni più ottimistiche.

Il nuovo ottimismo deriva dall'esperto di contenitori indipendente Daniel Schaefer il cui nuovo studio, come riporta *Lloyd's List*, nota un'accelerazione dei traffici mondiali.

Gli analisti, afferma Schaefer, debbono disporre di metodologie ragionevoli e questo è ciò che manca nelle previsioni convenzionali.

Schaefer critica il cosiddetto metodo del moltiplicatore del PIL, in cui i tassi di crescita sono determinati dalle previsioni sul PIL, unitamente ad altri fattori.

I moltiplicatori del PIL, a suo dire, spesso variano e tutti quanti troppo spesso producono risultati fuorvianti.

Invece, Schaefer collega i dati produttivi dei container con quelli delle importazioni ed esportazioni dei produttori globali al fine di calcolarne le implicazioni future.

Utilizzando questo metodo, egli si aspetta che i risultati containerizzati globali pari a 650 milioni di TEU nel 2013 conseguano tassi di crescita annua composti del 6,1%, ovvero 985 milioni di TEU entro il 2020.

La crescita regionale, peraltro, sarà diversa, con la Cina a guidare il gruppo, dal momento che movimentata un terzo dei traffici containerizzati mondiali.

Anche se la crescita cinese ha rallentato, resta comunque al di sopra della media globale del 6,5%.

Schaefer si aspetta che i volumi cinesi aumentino sino a 340 milioni di TEU entro il 2020, più della metà del totale odierno.

Secondo l'esperto, i paesi dalla crescita più rapida sono Singapore, Corea del Sud, Malaysia, Vietnam, Indonesia ed India.

Ci si aspetta che anche i traffici del Medio Oriente conseguano una crescita al



di sopra della media dal momento che i volumi sono notevoli in conseguenza della forza degli hub mediorientali in prossimità del Canale di Suez.

“La quota del trasbordo interlineare potrebbe avere raggiunto la propria misura massima possibile, ma ci si aspetta che i traffici fra Asia ed Europa si

riprendano ed anche le prospettive economiche dell’Arabia orientale sono promettenti” afferma Schaefer.

In Africa, dichiara l’esperto, molto dipende da se andranno avanti i progetti dei vari terminal container programmati nella regione sub-sahariana che potrebbero stimolare i traffici nella regione.

“Ciononostante, si prevede che i risultati produttivi si incrementeranno da un livello relativamente basso, poiché le infrastrutture sono ancora carenti e 250 milioni di persone vivono in paesi senza sbocco al mare”.

I volumi dei box nelle Americhe ultimamente sono cresciuti ben al di sotto della media globale, il che riflette un mercato statunitense ristagnante.

Ma con il miglioramento dell’economia USA ci si aspetta che i volumi containerizzati aumentino da 94 a 133 milioni di TEU.

La crescita dei contenitori nei porti europei nel corso degli ultimi cinque anni è rimasta stabile al 3% e Schaefer si aspetta che salga al 4,8% per 152 milioni di TEU.

(da: seanews.com.tr, 31 Agosto 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.