



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 Agosto 2014

PORTI

ROTTERDAM ED ANVERSA GUIDANO LA RIPRESA DEI VOLUMI CONTAINERIZZATI DEL NORD EUROPA	Pag. 3
MARSIGLIA FOS CONFERMA LA COLLABORAZIONE CON IL MAROCCO	" 5
LA G6 DIROTTA ALTRE NAVI AD ANVERSA	" 7

TRASPORTO MARITTIMO

LA SEASPAN PROGRAMMA UNA NUOVA FLOTTA DAL MOMENTO CHE I RISULTATI LA PROIETTANO IN CIMA ALLA CLASSIFICA	" 9
GLI INCREMENTI GENERALI DI AGOSTO SPINGONO IN ALTO LE TARIFFE IN TUTTI I PRINCIPALI TRAFFICI	" 11
SUEZ STA PER PERDERE LA SUA ESCLUSIVA PER I TRANSITI DI GRANDI PORTACONTAINER?	" 13

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB INVESTE 1,5 MILIARDI DI FRANCHI SVIZZERI NELLA RETE FERROVIARIA TICINESE	" 15
IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO VINCERÀ LA TENDENZA ALLA STAGNAZIONE	" 16

TRASPORTO STRADALE

IN PROGRAMMA L'AMMODERNAMENTO DEL TUNNEL DEL COLLE DI TENDA	" 17
-------------------------------------------------------------------	------

TRASPORTO INTERMODALE

LA DB SCHENKER ESPANDE I SERVIZI INTERMODALI DALL'ASIA	" 19
L'AUTORITÀ REGOLATRICE FRANCESE DELLE FERROVIE RESPINGE I PIANI SULL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE	" 21
L'INTERMODALE STATUNITENSE TORNA AL CONTAINER	" 23

INDUSTRIA

LE ATTIVITÀ DEI CANTIERI HYUNDAI AL DI SOTTO DEGLI AMBIZIOSI OBIETTIVI	" 25
GLI ARMATORI GRECI DI RINFUSIERE E PETROLIERE MOSTRANO UN NUOVO INTERESSE PER LE PORTACONTAINER	" 27

LEASING

LA FLOTTA DI CONTENITORI NOLEGGIATA CRESCE SINO AL 7,3% RISPETTO AL 2% DI QUELLA APPARTENENTE AI VETTORI	Pag. 29
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

LEGISLAZIONE

TRASPORTI: L'UNIONE EUROPEA SUPPORTA IMPORTANTI PROGETTI INFRASTRUTTURALI TEN-T CON OLTRE 320 MILIONI DI EURO	" 31
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA CINA SI ACCINGE A COSTRUIRE ALTRE GASIERE LNG NELL'AMBITO DI UN'INIZIATIVA AD ALTA TECNOLOGIA	" 33
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

STUDI E RICERCHE

LA RIVOLUZIONE DELLE DIMENSIONI DELLE NAVI STIMOLA LA PRODUTTIVITÀ DEI PORTI	" 36
UN AVVERTIMENTO PER GLI ARMATORI: CONTROLLARE LE CONSEGNE DI NUOVE COSTRUZIONI E NON ESSERE SUPERFICIALI SOLO PER RISPARMIARE SUI COSTI	" 38

REEFER

LA CAPACITÀ DEI CONTENITORI REEFER IN CRESCITA DEL 22% NEI PROSSIMI 5 ANNI	" 40
----------------------------------------------------------------------------------	------

IN CALENDARIO	" 42
----------------------------	------

31 Agosto 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

ROTTERDAM ED ANVERSA GUIDANO LA RIPRESA DEI VOLUMI CONTAINERIZZATI DEL NORD EUROPA

I porti containerizzati del Nord Europa hanno incontrato difficoltà nel far fronte a flussi di carichi più elevati di quanto ci si attendesse nei primi sei mesi dell'anno ed probabile che ciò continui secondo le ultime previsioni della pubblicazione *North Europe Trade Outlook del GPT (Global Port Tracker)*, in cui si parla di un incremento del 7% delle importazioni complessive di quest'anno rispetto al 2013, unitamente ad un aumento del 3,8% delle esportazioni.

Nel 2013 c'era stata una modesta crescita da un anno all'altro del 2,2% per le importazioni e dell'1,6% per le esportazioni, di modo che questa impennata costituirà una buona notizia per i vettori marittimi che cercano di rinforzare i problematici incrementi tariffari generali di agosto da e per l'Europa.

Nell'ambito dei sei principali porti containerizzati della regione (Le Havre, Zeebrugge, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven ed Amburgo) analizzati dal *GPT*, si prevede che quest'anno vengano trattati 21,7 milioni di TEU di traffici in entrata - vuoti e carichi di trasbordo compresi - con le esportazioni in aumento sino a 20,5 milioni di TEU.

Infatti, il co-autore del rapporto Ben Hackett afferma: "Stiamo assistendo ad una consistente espansione di settori industriali dal momento che la produzione aumenta data la buona domanda proveniente da Asia e Nord America.

Ciò è suffragato dalla crescente domanda di consumo alimentata dalla fiducia in una crescita nel Regno Unito ed in Germania a livelli mai visti sin dal 2008".

L'edizione di luglio del *GPT* riferisce che i volumi reali delle importazioni a maggio presso i sei porti sopra menzionati sono aumentati del 2,1% rispetto al mese precedente e la cifra di 3,5 milioni di TEU ha comportato una impressionante percentuale del 6,5% più alta rispetto a quella di maggio 2013.

Amburgo ha fatto registrare un rispettabile incremento del 3,9% delle importazioni a maggio, mentre i porti del Benelux di Rotterdam ed Anversa hanno fatto segnare guadagni a doppia cifra da un anno all'altro rispettivamente del 10,4% e 11,4%.

Altrove, il molto più piccolo porto containerizzato di Zeebrugge ha registrato un massiccio picco del 17,3% nei propri risultati produttivi relativi alle importazioni.

Tuttavia, si sono stati anche alcuni perdenti: le cifre d'importazione di Le Havre sono state in ribasso dell'8,3% rispetto a maggio dell'anno scorso, rallentate dalle cattive prestazioni dell'economia francese, mentre anche le infrastrutture di Bremerhaven hanno subito un calo dato che lì si è registrato un risultato in calo del -5,3% nei volumi di importazione.



Aggiungendo sapore alla rivalità fra i porti containerizzati, il co-autore dr. Maatsch dell'Institute of Shipping Economics and Logistics con sede a Brema ha commentato: "La concorrenza fra porti resta un problema, dal momento che Rotterdam ed Anversa lottano fra loro per conservare, ovvero recuperare, le proprie quote di mercato".

Sottolineando l'influenza dei mega-vettori, il dr. Maatsch continua: "In parte, le modifiche delle quote di mercato sono dovute alle decisioni dei vettori in ordine agli scali portuali, cosa assai evidente ad Anversa dove la crescita è stata praticamente esponenziale".

Ciononostante, sia Rotterdam che Anversa hanno sofferto di ingorghi negli ultimi mesi costringendo gli operatori di chiatte e di navi di raccordo ad imporre sovrapprezzi.

Peraltro, malgrado i colli di bottiglia presso i terminal container, il *GPT* "resta ottimista" circa l'espansione dei traffici in Nord Europa nella prima metà del 2015, alimentata altresì dalla crescita della domanda di esportazione verso la Cina e gli Stati Uniti.

Ne dovrebbe conseguire che, dato che la sostenuta domanda fra Asia ed Europa si dovrebbe convertire in buoni livelli di utilizzazione per i vettori, il pacchetto di incrementi generali tariffari di agosto avrà un successo maggiore di quanto non sia accaduto finora, sebbene l'autocontrollo dei vettori sia decisivo per far sì che tale successo venga sostenuto.

(da: *theloadstar.co.uk*, 31 Luglio 2014)

MARSIGLIA FOS CONFERMA LA COLLABORAZIONE CON IL MAROCCO

I legami commerciali, tecnici e formativi fra Marsiglia Fos ed i porti marocchini sono stati rafforzati con la sottoscrizione di due accordi di collaborazione l'8 agosto scorso nel corso di una visita di Aziz Rabbah, ministro marocchino dei trasporti e della logistica.

La sigla è giunta solo sette settimane dopo i colloqui esplorativi con il ministro chiesti da Christine Cabau Woehrel, amministratore delegato del principale porto francese, che ha ospitato la conseguente visita da parte di una delegazione di una decina di rappresentanti marocchini.

Gli accordi sono stati sottoscritti dall'autorità portuale di Marsiglia Fos con l'agenzia nazionale dei porti del Marocco e con la speciale agenzia responsabile della pianificazione, dello sviluppo e della gestione del porto Tanger Med e del complesso industriale di Tangeri.

I relativi obiettivi includono:

- lo sviluppo di servizi merci, ro-pax e passeggeri, in particolare una linea ro-ro per Tanger Med;
- studi finalizzati alla realizzazione di uno hub logistico per i prodotti agricoli marocchini;
- programmi di addestramento concentrati sulla sicurezza, sui servizi dei traffici navali e sulle professioni portuali;
- una rete di supporto per il personale in relazione ai settori dell'energia, dell'automobile, dell'agricoltura e dei container;
- interscambi informativi sulla tecnologia portuale.



I traffici di merci complessivi fra Marsiglia Fos ed i porti marocchini attualmente si attestano a circa 0,5 milioni di tonnellate all'anno.

I sei collegamenti diretti, per lo più settimanali, comprendono tre linee containerizzate e due linee con-ro così come un servizio di trasporto automobili.

Esistono anche quattro servizi indiretti: tre containerizzati ed uno ro-ro per il trasporto di auto.

Il ministro Rabbah è stato accompagnato dai direttori dei porti di Casablanca e Tangeri, dai rappresentanti delle autorità marittime e dal capo dell'associazione degli esportatori marocchini.

La delegazione ha incontrato i sindaci ed i politici locali nel corso della visita delle zone portuali di Marsiglia e Fos e successivamente ha partecipato ad una cena presso la Camera di Commercio di Marsiglia.

La prossima fase dell'iniziativa si svolgerà dal 23 al 26 settembre, quando l'ente promozionale del porto Via Marseille Fos guiderà una missione commerciale alla volta di Tangeri e Casablanca.

(da: allaboutshipping.co.uk, 11 Agosto 2014)

LA G6 DIROTTA ALTRE NAVI AD ANVERSA

La congestione nel porto di Rotterdam, che ci si aspetta continui anche a settembre, ha indotto l'alleanza G6 a dirottare altri tre viaggi del proprio servizio Europe-Asia Loop 4 da Rotterdam ad Anversa.

Le tre navi operative nel circuito Europa-Asia, vale a dire le *OOCL Brussels*, *MOL Quality* e *NYK Helios*, hanno adesso in programma lo scalo presso lo PSA Antwerp Deurganck Terminal rispettivamente il 9, 16 e 23 settembre.

L'iniziativa fa seguito ad uno spostamento simile annunciato il mese scorso in ordine a quattro servizi settimanali che avrebbero dovuto scalare Rotterdam dalla metà di agosto all'inizio di settembre.

Il vettore della G6 Hapag-Lloyd ha dichiarato: "La situazione di Rotterdam sarà rivista regolarmente e, se necessario, daremo gli opportuni avvisi circa ulteriori scali ad Anversa per i viaggi successivi".

I ritardi a Rotterdam hanno altresì costretto la Hapag-Lloyd ad imporre un sovrapprezzo di 75 dollari per TEU a tutte le navi di terzi in arrivo e partenza nel porto dal 10 agosto, mentre un altro sovrapprezzo sulle spedizioni statunitensi e canadesi secondo *Lloyd's List* entrerà in vigore il 10 settembre.

Il porto di Rotterdam ha conosciuto notevoli ritardi nelle ultime settimane, in



parte a causa dell'incremento delle dimensioni delle navi e della chiusura della banchina sul lato meridionale del terminal ECT Delta con il suo effetto a cascata, essendo in corso le operazioni per installare cinque gru da banchina nell'ambito di un più ampio miglioramento

infrastrutturale.

Rotterdam la settimana scorsa ha annunciato di essere sul punto di adottare un certo numero di provvedimenti per alleviare la congestione, concentrandosi in primo luogo sul miglioramento della movimentazione dei traffici nell'entroterra nel tentativo di liberare le banchine e la capacità di lavoro a favore delle navi impegnate in mare.

In primo luogo, alcune navi fluviali, in particolare quelle che trasportano un piccolo numero di contenitori, adesso saranno movimentate presso il Rotterdam Container Terminal, situato di fronte al Delta Terminal.

Altrove, il porto utilizzerà di più il porto di Moerdijk, dove, a detta di *Lloyd's List*, verrà raggruppato un gran numero di container.

Di conseguenza, le navi fluviali ad elevata capacità effettueranno servizi di navetta da Moerdijk a Maasvlakte.

Questa opzione attualmente è già disponibile e – secondo l'autorità portuale – può essere ancora aumentata.

Il provvedimento finale consisterà nel raggruppamento dei contenitori relativi al trasporto interno e se necessario di quelli autotrasportati presso lo Uniport Terminal nell'area di Waalhaven.

(da: lloydsloadinglist.com, 12 Agosto 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

LA SEASPAN PROGRAMMA UNA NUOVA FLOTTA DAL MOMENTO CHE I RISULTATI LA PROIETTANO IN CIMA ALLA CLASSIFICA

L'amministratore delegato della Seaspans Gerry Wang era di umore rialzista al momento della presentazione degli ultimi dati di Alphaliner, i quali mostrano come la società abbia superato la Claus Peter Offen diventando la capolista della classifica degli armatori non operativi.

Con una flotta gestita attuale di 75 portacontainer che spaziano da 2.500 a 13.100 TEU, ed il maggiore programma di nuove costruzioni nel settore per 14 navi da 10.000 a 14.000 TEU, Alphaliner ha detto di aspettarsi che la Seaspans possa restare in cima alla classifica degli armatori non operativi "per i prossimi anni".

Dal momento della sua offerta pubblica iniziale nel 2005, quando gestiva solo 10 navi, l'abilità della Seaspans nell'accedere a fondi per acquisire unità navali di nuova costruzione e nell'assicurarsi noleggi a lungo termine con tariffe fisse presso i vettori marittimi l'ha isolata dalla instabilità delle tariffe di mercato negli ultimi anni, fornendole una traccia per la sua rilevante crescita.



In occasione dell'annuncio dei suoi risultati provvisori del secondo trimestre, Wang ha dichiarato di aspettarsi che la flotta raggiunga un numero di navi fra 100 e 120, sostenendo che i vettori marittimi consapevoli dei costi hanno un disperato bisogno di navi efficienti per quanto riguarda il consumo di carburante: proprio quelle per cui la società è stata ideata e si è specializzata.

Infatti, il desiderio dei vettori nei confronti delle navi SAVER da 10.000 TEU non sembra essere diminuito in seguito alla tendenza verso le portacontainer ultra-grandi da 14.000 TEU ed oltre; due di tali navi hanno iniziato a luglio noleggi da 8 e 10 anni rispettivamente con la MOL e la Hanjin shipping.

Tuttavia, Wang si aspetta che le nuove ordinazioni della società saranno relative a navi più grandi ed ecocompatibili; opinione, questa, supportata dall'ordinazione del vettore taiwanese Yang Ming per sei navi da 14.000 TEU

alla Seaspn nel corso del 2015, inerenti a noleggi decennali con tariffe fisse ed opzioni biennali.

Malgrado tali ordinazioni, la Seaspn attualmente ha una nave da 4.250 TEU ferma dopo la scadenza del termine di noleggio con la UASC e diverse navi panamax noleggiate alla Hapag-Lloyd con termine relativamente breve che, data l'incombente acquisizione delle attività containerizzate della CSAV da parte del vettore tedesco, potrebbero non essere richieste nel contesto della riorganizzazione.

Inoltre, due navi da 10.000 TEU in consegna l'anno prossimo presso un cantiere cinese devono ancora essere prenotate, il che è contrario alla normale politica della Seaspn consistente nell'aver prenotazioni in essere prima che inizi la costruzione.

Tuttavia, Wang ha detto che "gli accordi sono stati siglati" e che si aspetta di essere in grado di annunciare entro poche settimane noleggi a lungo termine per queste navi.

Wang ha dichiarato che le relazioni con i vettori marittimi "devono concentrarsi sul merito di credito" e afferma che la Seaspn è orgogliosa del proprio record del 100% di raccolta di noleggi.

Il responsabile della Seaspn aggiunge che la strategia aziendale resta fondata su "gli accordi giusti con i clienti giusti con le navi giuste".

Nei sei mesi terminati il 30 giugno scorso, le entrate della Seaspn sono aumentate del 2,7% da un anno all'altro per 342 milioni di dollari, e, una volta sottratti i costi operativi delle navi ed i dividendi, gli utili netti per il periodo suddetto sono stati di 61 milioni di dollari rispetto ai 54 milioni di dollari della prima metà dell'anno scorso.

Nel contempo, la Hanjin Shipping, che quest'anno ha preso dalla Seaspn tre navi da 10.000 TEU in noleggio decennale a tariffa fissa, ha fatto registrare un altro trimestre di perdite.

Il vettore sudcoreano in difficoltà ha indicato una perdita di 195 milioni di dollari nel secondo trimestre dell'anno.

La Hanjin ha trasportato il 5,4% in meno di volumi per 1.142.763 TEU nel secondo trimestre rispetto allo stesso periodo del 2013 in seguito all'abbattimento dei servizi.

La compagnia di navigazione ha dichiarato che, sulla base del miglioramento della propria redditività, essa spera che lo squilibrio fra domanda ed offerta lavori a favore dei vettori nella seconda metà di quest'anno e nel 2015.

(da: theloadstar.co.uk, 30 Luglio 2014)

GLI INCREMENTI GENERALI DI AGOSTO SPINGONO IN ALTO LE TARIFFE IN TUTTI I PRINCIPALI TRAFFICI

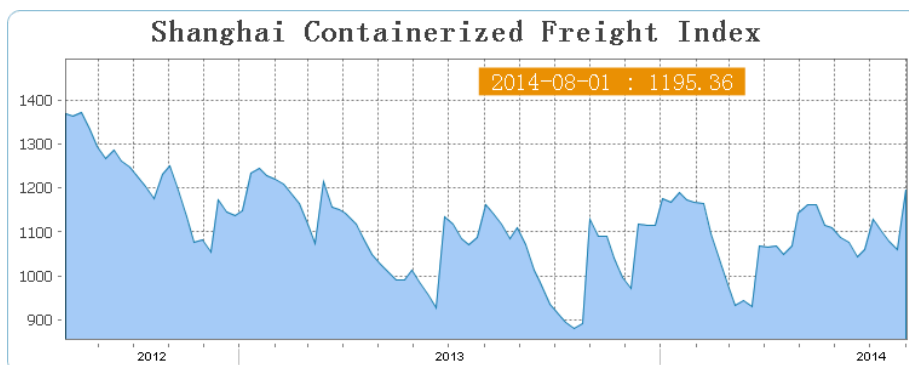
Le tariffe di tutte le principali direttrici di traffico hanno sperimentato notevoli incrementi alla fine di luglio con l'entrata in vigore degli incrementi generali tariffari di agosto.

L'ultimo SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) mostra come le tariffe a pronti nei traffici Asia-Europa siano balzate verso l'alto del 20,9%, ovvero di 255 dollari sino a 1.455 dollari, che rappresentano il loro livello più alto da febbraio in poi ed il primo aumento delle tariffe dalla prima settimana di luglio.

Nel contempo, le tariffe in direzione Mediterraneo sono aumentate del 10,2%, ovvero di 149 dollari, sino a 1.608 dollari.

Tuttavia, il broker Richard Ward della Freight Investor Services ritiene che le tariffe potrebbero salire ancora ulteriormente nelle settimane a venire, dal momento che i rapporti suggeriscono come attualmente dai vettori nei traffici Asia-Nord Europa vengano quotate tariffe nell'ordine di 3.000 dollari per FEU.

"Se ciò avverrà davvero dipenderà da quanto rapidamente i vettori cominceranno a scontare le tariffe.



Tuttavia, data l'apparente carenza di capacità di riserva a causa dell'alta stagione, ci si potrebbe aspettare che il livello degli

sconti possa essere meno deciso di quanto solitamente esso non sia stato dopo un incremento generale tariffario riuscito" afferma Ward.

"Dato che alcuni vettori stanno ancora facendo registrare notevoli perdite per il trimestre, malgrado il mercato a pronti relativamente alto, le linee di navigazione staranno sperando che questi più recenti incrementi generali possano essere sostenuti per un periodo di tempo più lungo" ha detto Ward.

Secondo lo SCFI, le tariffe di nolo per le rotte da Shanghai alla costa orientale degli Stati Uniti hanno assistito questa settimana all'aumento più accentuato.

In seguito alla conferma da parte delle linee di navigazione del Transpacific Stabilization Agreement all'inizio di questo mese di un incremento generale tariffario di 600 dollari per FEU dal 1° agosto, le tariffe sono aumentate di 609 dollari sino a 4.187 dollari, il livello più elevato mai fatto registrare sin dall'entrata in vigore dello SCFI.

Le tariffe fra la costa occidentale degli Stati Uniti e l'Asia sono aumentate sino al loro punto massimo dal mese di aprile, con un incremento di 433 dollari sino a 2.198 dollari per FEU.

L'implementazione dell'incremento generale tariffario di agosto nei principali traffici ha comportato che l'indice onnicomprensivo SCFI è salito al suo livello massimo da marzo 2013.

L'indice della settimana scorsa ha chiuso a 1.195,36 punti, con un aumento del 12,7% rispetto alla settimana precedente.

Il punto di riferimento della Drewry per le tariffe di nolo contenitori da Hong Kong a Los Angeles è rimasto invariato la settimana scorsa a 1.800 dollari, in ribasso del 15,7% rispetto ai 2.136 dollari fatti registrare in questo periodo dell'anno scorso.

Tuttavia, a differenza dello SCFI della settimana scorsa, esso non comprende i GRI del 1° agosto.

Per quanto attiene la loro implementazione questa settimana, la Drewry si aspetta che le tariffe aumentino in breve se supportate dai grandi volumi dell'alta stagione e se le operazioni portuali sulla costa occidentale continueranno a non essere interrotte.

(da: lloydsloadinglist.com, 4 Agosto 2014)

SUEZ STA PER PERDERE LA SUA ESCLUSIVA PER I TRANSITI DI GRANDI PORTACONTAINER?

L'annuncio dell'Egitto in ordine all'espansione del Canale di Suez mediante l'aggiunta di una idrovia parallela al canale esistente per una lunghezza totale di 72 km ha indotto gli operatori del settore dello shipping a riflettere su chi trarrà il massimo vantaggio da questa espansione.

Il piano dal costo di vari miliardi di dollari potrebbe quasi raddoppiare la capacità del canale entro il 2023, riducendo così in modo significativo i colli di bottiglia.

Ci si aspetta che tale riduzione risolva i problemi di ingorgo mettendo le navi in grado di passare in entrambe le direzioni dal momento che l'attuale idrovia è troppo stretta per consentire il transito a doppio senso.

Ciononostante, dato che il completamento di questi ambiziosi piani è previsto per l'anno prossimo, gli operatori del settore marittimo dubitano che ciò si possa fare entro un arco temporale così ristretto.

Per di più, secondo la BIMCO è più probabile che i piani di espansione del Canale di Suez siano destinati a provvedere ai transiti delle portacontainer, in accesa concorrenza con l'espansione del Canale di Panama, piuttosto che rispondere alla domanda di transito delle petroliere.



“A causa delle operazioni di ampliamento e dragaggio portate avanti nel corso degli anni precedenti, il Canale di Suez è in grado di accogliere tutte le navi fatta eccezione per le superpetroliere a pieno carico.

Per quanto possiamo dire, i piani di espansione ci consentirebbero transiti più veloci” spiega la BIMCO.

Peter Sand, responsabile delle analisi marittime alla BIMCO, afferma: “Suez presto perderà la propria esclusiva per quanto riguarda i transiti delle grandi portacontainer.

Un modo per conservare un margine nel mercato sarà quello di migliorare il prodotto.

Poiché Panama rimane in testa con un piccolo margine per quanto attiene la distanza navigabile, i parametri fondamentali da perseguire saranno la rapidità dei transiti ed un prezzo concorrenziale per il servizio fornito.

Oltre a ciò, lo sviluppo di un hub di trasbordo più grande al servizio dei mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero potrebbe incrementare l'attrattiva di Canale".

Il Canale di Suez, che esiste da 145 anni, genera introiti all'Egitto per più di 5 miliardi di dollari su base annua.

Il Canale assicura al settore marittimo una notevole scorciatoia (un risparmio di 7 giorni) quando si viaggia dall'Estremo Oriente all'Europa.

(da: seanews.com.tr, 11 Agosto 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB INVESTE 1,5 MILIARDI DI FRANCHI SVIZZERI NELLA RETE FERROVIARIA TICINESE

La SBB (Ferrovie Federali Svizzere) spenderà circa 1,5 miliardi di franchi svizzeri da qui al 2020 per iniziative relative all'adeguamento delle stazioni, l'ammodernamento delle infrastrutture e l'acquisizione di nuovo materiale rotabile nel Ticino, il cantone più meridionale della confederazione.

Il primo degli otto treni ad assetto variabile ETR 610 fornito dalla Alstom, che entrerà in servizio da Zurigo a Milano a dicembre, è stato battezzato Ticino nel corso di una cerimonia svoltasi a Lugano il 7 agosto.

Contemporaneamente, la da poco rinnovata stazione del centro storico di Lugano è stata inaugurata dall'amministratore delegato della SBB Andreas Meyer e dal sindaco di Lugano Marco Borradori.



I lavori sono iniziati a febbraio con la realizzazione della nuova biglietteria centrale il cui completamento è previsto nel 2016.

Esistono anche piani per ristrutturare la stazione di Bellinzona, nota come la porta d'accesso del Ticino, entro il 2016 in tempo per l'apertura del tunnel di base del Gottardo l'11 dicembre del 2016.

Nel corso dell'incontro annuale fra SBB e rappresentanti del governo locale ticinese, svoltosi il giorno stesso, è stato sottolineato l'impegno di tutte le parti per lo sviluppo di servizi ferroviari locali, compresa la programmata espansione della linea S-Bahn S40, che offrirà un collegamento transfrontaliero fra Mendrisio e Varese a partire da dicembre.

(da: railwayjournal.com, 8 Agosto 2014)

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO VINCERÀ LA TENDENZA ALLA STAGNAZIONE

Secondo il recente studio sulle prospettive ferroviarie "Rail Transport Markets – Global Market Trends 2014-2023" dell'istituto tedesco di ricerche sui trasporti SCI Verkehr GmbH, il trasporto ferroviario urbano crescerà del 4,1% annuo da qui al 2023.

In confronto, si prevede che il trasporto merci ferroviario e quello convenzionale passeggeri cresceranno rispettivamente del 2,5 e 3,4 per cento.

Le metropoli mondiali sempre più grandi hanno dato vita a numerosi nuovi progetti di metropolitana, trasformando la ferrovia urbana (metro e ferrovia leggera) nel segmento ferroviario più dinamico del mondo.

La Cina rappresenta il motore più importante di questo sviluppo.

Il paese asiatico dispone di numerosi progetti di metro in corso di costruzione e molti altri nella fase di pianificazione.

Anche il mercato ferroviario mondiale del trasporto passeggeri mostrerà una crescita dinamica a lungo termine, stimata al 3,0% all'anno.

L'Europa Orientale e la CSI hanno assistito ad uno storico declino delle prestazioni che risale alla fine dell'Unione Sovietica.

Questa tendenza al peggioramento sembra essere giunta alla fine: ci si aspetta che il trasporto ferroviario passeggeri ritorni a crescere in queste regioni.

Nel breve termine, la SCI Verkehr prevede una crescita più lenta in Asia ed un'accelerazione delle prestazioni in Australia e nel Pacifico.

Per il trasporto merci ferroviario è prevista una crescita a livello mondiale del 2,4% annuo entro il 2023.

Ci si aspetta che i mercati principali accelerino il proprio sviluppo nel breve termine, vincendo così la tendenza alla stagnazione osservata dal 2012.

(da: *railwaybulletin.com*, 12 Agosto 2014)



TRASPORTO STRADALE

IN PROGRAMMA L'AMMODERNAMENTO DEL TUNNEL DEL COLLE DI TENDA

Il tunnel stradale sotto il passo del Colle di Tenda (m. 1870) che collega la Francia con l'Italia nelle Alpi Liguri/Marittime sta finalmente per essere ammodernato.

Il tunnel del Tenda lungo 3,2 km risale al 1882 ed è una delle più vecchie gallerie stradali del mondo.

Si tratta di uno dei tre tunnel stradali che collegano la Francia con l'Italia; i più moderni sono quelli del Monte Bianco e del Fréjus.

Il tunnel del Tenda non prevede il pagamento di pedaggi, ha un sola corsia e, se si incappa in un semaforo rosso ad uno dei due capi della galleria, occorre attendere almeno 20 minuti prima di poterlo attraversare.

Ciò spiega perché la maggior parte del traffico si serve del Monte Bianco e del Fréjus, anche se bisogna pagare pedaggi elevati.



Questi due tunnel vengono utilizzati ogni giorno da 25.000 auto e veicoli leggeri e da 2.000 veicoli pesanti.

Anche così, peraltro, il tunnel di Tenda provvede a circa 4.000 veicoli nel corso dell'inverno e sino a 10.000 veicoli in estate.

I piani franco-italiani finalizzati all'ammodernamento del tunnel di Tenda esistono da 50 anni ed il progetto è finalmente pronto a vedere la luce del giorno.

L'ANAS, gestore delle infrastrutture stradali italiane, sarà il supervisore del progetto.

Il costo complessivo è stimato in 280 milioni di euro, il 58% dei quali sarà finanziato dall'Italia ed il 42% dalla Francia.

Esso dovrà essere recuperato per mezzo dei pedaggi, il livello iniziale dei quali non è ancora noto, ma i tunnel del Monte Bianco e del Fréjus hanno un assoluto bisogno di una diminuzione dei traffici.

I lavori dovrebbero partire nel corso di questa estate.

Per cominciare, dovrebbe essere realizzato un nuovo tunnel di 3 km parallelo a quello esistente.

Ciascun tunnel sarà dedicato ad un'unica direzione di marcia e sarà largo 3,5 metri con un'altezza libera di 5 metri, in grado di accogliere facilmente i camion di maggiori dimensioni.

Al fine di assicurare una facile evacuazione in caso di incidenti, i tunnel principali saranno collegati con un intervallo di 280 metri da tunnel lunghi 30 metri con la stessa ampiezza ed altezza di quelli principali.

Il tunnel ferroviario di Tenda risale invece al 1898 e nel 1979 era stato siglato un accordo italo-francese per ammodernarlo e migliorarlo.

Il costo in quel momento era stato stimato in una cifra equivalente a 30 milioni di euro ed era stato valutato come troppo dispendioso da parte italiana, di modo che il progetto si era bloccato.

Pertanto, le ferrovie continuano a languire nella Alpi occidentali.

(da: worldcargonews.com, 9 Agosto 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

LA DB SCHENKER ESPANDE I SERVIZI INTERMODALI DALL'ASIA

Con un nuovo hub ad Osaka, in Giappone, la DB Schenker espande i propri servizi intermodali dall'Asia settentrionale all'Europa.

L'infrastruttura sotto controllo doganale di Rinku, situata fra l'aeroporto internazionale Kansai ed il porto di Osaka, offre condizioni ideali per una efficiente combinazione di trasporto merci aereo e marittimo fra l'Asia e l'Europa ed anche gli Stati Uniti.

I clienti possono trarre vantaggio da tempi di viaggi più brevi del 50% rispetto all'attuale rotta via Dubai.



La nuova rotta è stata sviluppata per adeguarsi all'esigenza di tempi di viaggio più brevi.

“I nostri clienti in Europa da tempo chiedevano una soluzione finalizzata alla spedizione dei carichi specialmente dall'Asia settentrionale con risparmio sui

tempi di viaggio.

Abbiamo esaminato diverse opzioni al riguardo.

Osaka corrispondeva alquanto ai criteri necessari ad un nuovo hub.

Abbiamo messo in moto questo progetto nel giro di sei settimane” spiega Janaka De Silva, responsabile del DB SCHENKERskybridge per l'Asia ed il Pacifico.

I clienti del settore della moda, ma anche quelli dei settori sanitario ed elettronico si giovano già del nuovo servizio.

L'attuale fitta rete DB SCHENKERskybridge combina i vantaggi del trasporto merci aereo e marittimo – il prezzo moderato del trasporto merci marittimo con la rapidità del trasporto merci aereo – specialmente per le spedizioni dall'Asia all'Europa via Dubai.

Essa assicura viaggi senza soluzioni di continuità, dal momento che la DB Schenker controlla entrambe le tratte così come le procedure doganali.

Oltre a ciò, la nuova soluzione comporta anche una evidente riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto al trasporto merci regolare, cosa che tocca positivamente l'impronta di carbonio del cliente.

(da: eurift.eu/dbschenker.com, 17 Luglio 2014)

L'AUTORITÀ REGOLATRICE FRANCESE DELLE FERROVIE RESPINGE I PIANI SULL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE

L'autorità regolatrice francese Araf ha respinto i piani relativi ad un servizio di autostrada viaggiante da Pas-de-Calais al confine spagnolo poiché essa ritiene che la struttura basata su concessione adottata per il progetto potrebbe danneggiare la concorrenza e rischierebbe di avere un impatto deleterio sui servizi passeggeri.

Alla Viia Atlantic, partecipata al 100% dalla SNCF Geodis, unità logistica delle ferrovie nazionali francesi SNCF, era stata assegnata una concessione di 17 anni finalizzata allo sviluppo ed all'effettuazione delle operazioni relative al servizio, per trasportare i camion da un terminal situato a Dourges, nei pressi di Lilla, a Tarnos nei pressi di Bayonne sulla costa atlantica.

Ai sensi dell'accordo, il governo francese avrebbe dovuto assicurare fondi per l'avvio dell'iniziativa pari a 82 milioni di euro, mentre la RFF (il gestore francese della rete di infrastrutture ferroviarie) avrebbe dovuto investire 208 milioni di euro al fine di adattare i binari e le strutture al servizio.

Quale concessionaria, la SNCF Geodis avrebbe dovuto investire 103 milioni di euro nel progetto.

La Viia Atlantic avrebbe dovuto iniziare ad effettuare due viaggi di andata e ritorno sulla tratta nel 2016 ed i servizi sarebbero dovuti progredire sino a quattro treni al giorno nel 2021 con l'intento di trasportare circa 300 camion al giorno.

Tuttavia, il mese scorso la Araf ha adottato all'unanimità un'opinione sfavorevole sulla bozza di accordo, ritenendo che l'introduzione di un servizio sovvenzionato attraverso una concessione di servizio pubblico avrebbe comportato rischi di concorrenza sleale per gli operatori di trasporto merci attivi su altre tratte, compresi gli operatori intermodali.



L'Araf si sta adesso consultando sulla questione con l'autorità francese per la concorrenza.

L'Araf ha inoltre espresso le proprie preoccupazioni in ordine alla capacità della RFF di accogliere treni lunghi 750 metri (potenzialmente sino a 1.050 metri a lungo termine), in particolare in relazione alle sezioni della tratta più trafficate

come la Bordeaux-Bayonne, nella quale a suo dire le prestazioni dei servizi passeggeri regionali e a lunga distanza potrebbero essere compromessi.

Alcuni studi hanno dimostrato che la realizzazione di tratte più lunghe potrebbe non essere abbastanza per eliminare il rischio di tali conflitti.

Inoltre, la Araf sostiene che le disposizioni contrattuali, compresa la mancanza di previsione di un momento di interruzione nella concessione di 17 anni nonché di pesanti sanzioni da applicarsi alla RFF nel caso essa dovesse non riuscire a fornire le tracce specificate nel contratto, sono squilibrate ed impediscono l'accesso corretto ed indiscriminato alla rete.

(da: railjournal.com, 6 Agosto 2014)

L'INTERMODALE STATUNITENSE TORNA AL CONTAINER

Dati pubblicati dalla IANA (Intermodal Association of North America) dimostrano che i caricatori sono tornati ai contenitori internazionali e nazionali dopo che le interruzioni invernali avevano costretto i trasportatori a dirottare le merci dalla ferrovia alle autostrade.

Le cifre della IANA relative al secondo semestre mostrano come i contenitori internazionali si siano incrementati del 9,6%, i semirimorchi siano aumentati del 4,3% ed i contenitori nazionali siano cresciuti del 7,6% nel secondo trimestre.

Ciò contrasta con il primo trimestre, quando i volumi dei trailer avevano superato entrambe le categorie di contenitori per la prima volta da quasi un decennio, dal momento che i caricatori si sono serviti dei camion per gestire le interruzioni del servizio ferroviario causate dal duro inverno.



Intermodal Association of North America

“I sette corridoi di traffico ad elevata densità, che rappresentano il 66,2% dei volumi intermodali complessivi, hanno mostrato un aumento del 7,4% questo trimestre, scendendo al di sotto della media del settore attestata all’8,2%.

Cinque delle sette direttrici a doppio senso hanno fatto registrare una crescita prossima o superiore a quella delle medie del settore.

Il corridoio Transcanadese, che si è avvantaggiato del positivo impatto delle spedizioni intermodali internazionali dal Canada orientale a quello occidentale, ha avuto un ruolo guida nella crescita con un incremento del 10,5% da un trimestre all’altro.

“Otto delle nove regioni della IANA hanno conosciuto una crescita nel secondo trimestre e sei di loro hanno riferito incrementi maggiori del 10%.

Di queste sei, tutte sono state pesantemente condizionate dalla particolare dinamicità delle spedizioni intermodali internazionali.

Il Midwest ed il Southwest, le due maggiori regioni della IANA che rappresentano quasi il 50% dei carichi complessivi, sono aumentate rispettivamente del 6,3 e del 7,8%” afferma la IANA.

La crescita delle spedizioni intermodali internazionali è stata in parte indotta dal fatto che i caricatori hanno inoltrato per tempo i carichi dell’alta stagione

alla volta di Los Angeles e Long Beach al fine di prevenire l'impatto delle interruzioni dovute a scioperi.

Non è stato ancora siglato il nuovo contratto di lavoro con il sindacato ILWU (International Longshore and Warehouse Union).

Sebbene entrambe le parti sembrano impegnate ad avviare trattative e finora non ci siano state interruzioni del lavoro, i caricatori sono ancora inquieti.

Le importazioni transitate per Los Angeles a giugno sono state superiori al 16%.

(da: worldcargonews.com, 6 Agosto 2014)

INDUSTRIA

LE ATTIVITÀ DEI CANTIERI HYUNDAI AL DI SOTTO DEGLI AMBIZIOSI OBIETTIVI

Il gigante sudcoreano della cantieristica navale Hyundai Heavy Industries è stato duramente afflitto dal rallentamento del settore marittimo globale, avendo fatto registrare una perdita trimestrale di 1,1 trilioni di won (1,08 miliardi di dollari) nel secondo trimestre del 2014.

“Anche se le prestazioni delle nostre attività sono state ben al di sotto dei nostri ambiziosi obiettivi, abbiamo conseguito un certo numero di notevoli risultati nel corso dell’anno.

Dal punto di vista delle ordinazioni, ne abbiamo conseguito cinque per portacontainer da 19.000 TEU ed una per piattaforma di perforazione semisommersibile, tutte e due le maggiori del loro genere fino a questo momento.

Abbiamo dimostrato la nostra leadership tecnica attraverso la costruzione della prima nuova unità galleggiante per lo stoccaggio e la rigassificazione di gas naturale liquido a livello mondiale per la norvegese Høegh LNG” ha dichiarato Kim Oihyun, presidente ed amministratore delegato della Hyundai Heavy.



“Anche se ci si aspetta che l’economia globale riprenda slancio nel 2014, è improbabile che essa riesca ad uscire del brutto momento di bassa crescita” afferma la Hyundai, aggiungendo che la concorrenza continuerà ad intensificarsi, “rendendo l’ambiente imprenditoriale ancora più complesso ed incerto”.

“Malgrado tali difficoltà, riteniamo che le nostre solide fondamenta per la crescita ci consentiranno di conseguire i nostri obiettivi per il 2014 di 29,6

miliardi di dollari in ordinazioni e di 26,570 miliardi di won in vendite” ha aggiunto la società.

Parlando delle prospettive, la Hyundai si aspetta che la domanda si indebolisca nel 2014, inducendo una quota minore di ordinazioni.

Per quanto riguarda le opportunità di mercato a seconda della categoria di navi, ci si aspetta che la domanda di petroliere molto grandi rimanga stabile dal momento che nei mercati asiatici aumentano le importazioni di petrolio greggio e vengono diversificate le fonti di importazione.

Secondo la ditta costruttrice di navi, ci si aspetta che anche la domanda di rinfusiere cresca, spinta dalle salde tariffe di nolo indotte dalla crescente domanda di importazioni di minerali ferrosi dalla Cina.

Ci si aspetta che la domanda di portacontainer ultra-grandi si incrementi leggermente dal momento che gli armatori sono in concorrenza per le quote di mercato e per ridurre i costi operativi traendo vantaggio dall’ampliata capacità del Canale di Panama.

Si prevede che la domanda di unità a gas naturale liquido cresca grazie all’aumento delle esportazioni di gas di scisto dal Nord America.

D’altro canto, ci si aspetta che la domanda di navi di perforazione diminuisca a causa del fatto che un notevole numero di navi in costruzione resta non noleggiato.

“Ci concentreremo sulle attività finalizzate ad assicurarci i volumi di ordinazioni necessari a mantenere redditizie le nostre operazioni di cantieristica navale in lavorazione nel 2014.

Continueremo a rispondere in modo agguerrito ai cambiamenti del mercato, concentrandoci intensamente sulle navi vincenti di quelle categorie la cui domanda ci si aspetta sia più elevata quali le porta-LNG, le porta-LPG e le portacontainer”.

“Dato lo scenario imprenditoriale problematico, promuoveremo attivamente le nostre capacità di progettazione navale eco-compatibile al fine di assicurarci un vantaggio concorrenziale nel mercato delle nuove costruzioni di pari passo con l’entrata in vigore di norme ambientali più rigorose” ha detto la società.

La Hyundai Heavy è impegnata nella ristrutturazione delle proprie attività e nel rimpasto del personale in modo da tagliare i costi e migliorare l’efficienza.

(da: seanews.com.tr, 1° Agosto 2014)

GLI ARMATORI GRECI DI RINFUSIERE E PETROLIERE MOSTRANO UN NUOVO INTERESSE PER LE PORTACONTAINER

Come riporta la londinese *Lloyd's List*, gli armatori greci, oltre ad occuparsi del proprio punto di riferimento rappresentato dal mercato delle rinfusiere e delle petroliere, stanno intraprendendo serie iniziative nel settore delle portacontainer.

Tre armatori quotati alla borsa di New York hanno tutti quanti riferito di nuovi accordi relativi ai container o hanno indicato un'imminente crescita in un settore che in passato non gli interessava molto.

La Navios Maritime Partners ha svelato l'acquisizione da 117,7 milioni di dollari per due unità da 8.200 TEU con noleggio di ritorno per almeno quattro anni alla compagnia di navigazione venditrice.

Il rapporto afferma che l'identità delle navi non è stata rivelata, ma l'accordo è



stato siglato con la Yang Ming Transport e riguarda la coppia di navi *YM Utmost* e *YM Unison* costruite nel 2006.

La Navios ha dato l'avvio al proprio impegno nel settore dei contenitori l'anno scorso con un'associazione imprenditoriale interna ai sensi della quale ha rilevato cinque navi feeder dalla HSH

Nordbank.

In seguito ha preso cinque navi da 6.800 TEU già noleggiate alla Hyundai Merchant Marine.

A detta della *Lloyd's List*, l'armatore di petroliere Capital Product Partners negli ultimi due anni ha lavorato per introdurre portacontainer in noleggi pluriennali al fine di rafforzare la liquidità e la fiducia nei dividendi dei propri azionisti.

Esso ha appena siglato un accordo finalizzato ad acquisire dal proprio finanziatore privato Capital Maritime tre unità di nuova costruzione da 9.160 TEU in consegna l'anno prossimo e destinate a noleggi quinquennali alla CMA CGM.

La Capital Maritime ha ordinato diverse post panamax che potrebbero essere offerte a soci in un momento successivo, sebbene questi ultimi siano un consorzio di soci privati quali maggiori investitori, che avrebbero l'ultima parola in merito.

La Diana Shipping quotata alla borsa di New York sta cercando di acquisire portacontainer e rinfusiere, avendo annunciato la propria partecipazione, unitamente ad un fondo di investimento esterno statunitense, ad un ampliamento di capitale da 92 milioni di dollari per l'affiliata Diana Containerships.

La dirigenza della società ha descritto l'iniziativa come una trasformazione per la Diana Containerships, risultante in una società con maggiori risorse di capitale in grado di cogliere opportunità nel settore.

Si ritiene che l'impiego di parte dei nuovi fondi sia imminente.

Fonti dello shipping hanno dichiarato a *Lloyd's List* che la Diana Containerships è pronta ad acquisire due navi da 5.500 TEU "entro pochi giorni".

(da: seanews.com.tr, 5 Agosto 2014)

LEASING

LA FLOTTA DI CONTENITORI NOLEGGIATA CRESCE SINO AL 7,3% RISPETTO AL 2% DI QUELLA APPARTENENTE AI VETTORI

Secondo la Drewry Maritime Research, la flotta mondiale di contenitori noleggiati lo scorso anno è cresciuta del 7,3%, sorpassando la crescita del 2% della flotta appartenente ai vettori a causa della persistente debolezza delle finanze della navigazione di linea.

“I vettori sono stati costretti a rivolgersi al settore del leasing al fine di rinnovare le proprie flotte di equipaggiamenti containerizzati” afferma Andrew Foxcroft, autore del rapporto sul leasing di contenitori della Drewry.

“La crescita della flotta del settore del leasing ha superato quella degli operatori armatoriali in tutti e quattro gli anni a partire dalla recessione mondiale del 2009” afferma Foxcroft.

“Ciò perché il mutato clima finanziario ha comportato un pesante indebitamento del settore della navigazione containerizzata, rendendola altresì incapace di accedere facilmente al capitale necessario agli investimenti” a detta di Foxcroft.

Ma il rapporto della Drewry sottolinea altresì che i ritorni derivanti da leasing di nuovo equipaggiamento sono nuovamente tornati in basso nel 2013, essendo essi inferiori a quelli del 2009.



“La recente erosione delle tariffe è stata dovuta all’espansione delle principali ditte di leasing ancora in cerca di quote di mercato per mantenere l’interesse degli investitori ed attirare ulteriore capitale” nota Foxcroft.

La situazione odierna contrasta con quella dei precedenti cinque anni (2004-2008) quando la crescita della flotta degli operatori aveva rapidamente sorpassato quella dei noleggiatori, si legge nel rapporto.

Anche se gran parte dell’accelerazione dell’anno scorso della flotta noleggiata era stata conseguita mediante investimenti in nuovo equipaggiamento containerizzato, c’era stata anche una forte crescita nel settore dei contenitori usati.

“Anche l’acquisto di equipaggiamento usato da linee di navigazione a corto di liquidità, in modalità di vendita e rientro dal leasing, aveva contribuito a spingere il settore del leasing” afferma Foxcroft.

“Queste iniziative, unitamente ai più limitati investimenti degli operatori in nuovo equipaggiamento, spiega perché il più recente tasso di crescita della flotta delle linee di navigazione sia stato così piccolo” dice l’esperto.

I noleggiatori stanno guadagnando la maggior parte del terreno con i reefer.

La Drewry stima che la flotta noleggiata di unità refrigerate sia raddoppiata nei quattro anni che vanno sino al 2013 ed abbia accresciuto la propria quota complessiva dal 30 al 40 per cento.

La Drewry prevede che la crescita della flotta noleggiata di container continuerà a superare quella del settore degli operatori armatoriali.

Peraltro, ci si aspetta che il divario fra le due flotte diminuisca con il miglioramento delle finanze dei vettori.

(da: seanews.com.tr, 6 Agosto 2014)

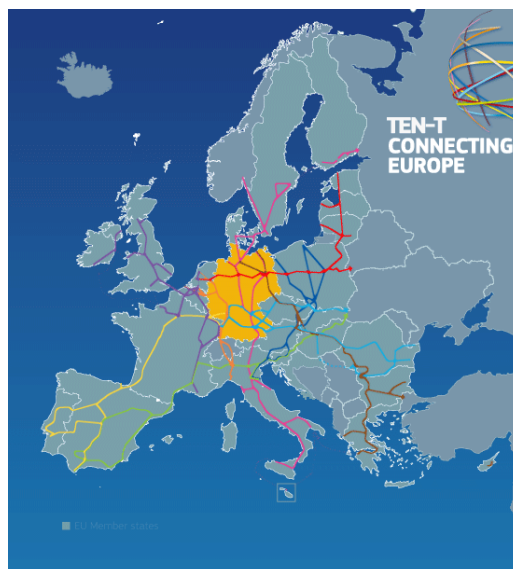
LEGISLAZIONE

TRASPORTI: L'UNIONE EUROPEA SUPPORTA IMPORTANTI PROGETTI INFRASTRUTTURALI TEN-T CON OLTRE 320 MILIONI DI EURO

Nell'ambito degli ultimi Bandi del Programma TEN-T (Rete Trans-Europea di Trasporto) la Commissione Europea ha selezionato complessivamente 106 progetti che trarranno vantaggio da oltre 320 milioni di euro supportati dall'Unione Europea al fine di migliorare le infrastrutture di trasporto in tutta Europa.

I 52 progetti selezionati nel contesto del Bando Pluriennale 2013 ed i 54 progetti relativi al Bando Annuale 2013 utilizzeranno il supporto finanziario dell'Unione Europea per portare avanti il completamento della rete TEN-T nonché allo scopo di studiare modi innovativi per ridurre l'impronta di carbonio del settore trasportistico.

Siim Kallas, vice presidente e responsabile dei trasporti della Commissione Europea, sottolinea: "Sono davvero contento di vedere che oltre un centinaio di nuovi progetti decolleranno grazie al supporto finanziario dell'Unione Europea ai sensi dei Bandi TEN-T 2013.



Questi fondamentali progetti con valore aggiunto europeo contribuiranno a consegnare una rete di trasporti completa a supporto di una mobilità ininterrotta di merci e persone in tutta l'Unione Europea".

Il Bando del Programma Pluriennale 2013 eroga 230 milioni di euro a 52 progetti per finanziare le più alte priorità della rete TEN-T, concentrandosi su cinque aree modali:

- ATM (gestione del traffico aereo) – 6 progetti selezionati, finanziamento di 9,39 milioni di euro;
- ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) – 10 progetti selezionati, finanziamenti di 37,63 milioni di euro;

- ITS (sistemi di trasporto intelligenti) – 6 progetti selezionati, finanziamento di 52,81 milioni di euro;
- MoS (autostrade del mare) – 15 progetti selezionati, finanziamento di 78,10 milioni di euro;
- PPs (progetti prioritari) – 15 progetti selezionati, finanziamento di 52,07 milioni di euro.

Il Bando del Programma Annuale 2013 concede finanziamenti per un numero simile di progetti (54 complessivamente) che coprono diverse modalità di trasporto, ma che si occupano anche della decarbonizzazione del trasporto.

Questo Bando garantisce finanziamenti per 90,7 milioni di euro in totale per due principali aree prioritarie:

- Priorità 1 – Studi concernenti l’accelerazione/agevolazione dell’implementazione di progetti TEN-T – 27 progetti selezionati, finanziamento di 27,03 milioni di euro;
- Priorità 2 – Misure per promuovere l’innovazione e nuove tecnologie per gli impianti e le infrastrutture di trasporto che contribuiscono alla decarbonizzazione od alla riduzione dei costi esterni in generale – 27 progetti selezionati, finanziamento di 63,66 milioni di euro.

I progetti saranno monitorati dalla INEA (Agenzia Esecutiva per l’Innovazione e le Reti), che lavorerà assieme ai beneficiari dei progetti in tutti gli stati membri e sotto gli auspici della Direzione Generale per la Mobilità ed i Trasporti della Commissione Europea.

Queste ultime decisioni relative alla selezione relativa alla TEN-T spianano la strada ai primi Bandi di Proposte che saranno emanati nell’ambito della parte trasportistica della CEF (Connecting Europe Facility) nel prossimo mese di settembre.

(da: eurift.eu/europa.eu, 30 Luglio 2014)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA CINA SI ACCINGE A COSTRUIRE ALTRE GASIERE LNG NELL'AMBITO DI UN'INIZIATIVA AD ALTA TECNOLOGIA

I cantieri navali cinesi puntano a ricevere qualcosa come 10 miliardi di dollari di ordinazioni per nuove unità LNG (a gas naturale liquido) nel residuo decennio, nell'ambito di un piano di ristrutturazione del sofferente settore della cantieristica navale e finalizzato a mettere al sicuro la filiera cinese delle forniture energetiche.

L'iniziativa mirata a costruire proprie navi per la consegna di gas naturale darà impulso alla capacità della Cina per quanto attiene le navi ad elevata tecnologia e presenta una sfida ai cantieri navali sudcoreani e giapponesi che da 30 anni costituiscono i principali fornitori di grandi navi gasiere.

Secondo le stime dell'agenzia per la sicurezza navale ABS (American Bureau of Shipping), sino a 50 navi LNG, ovvero più del 20% delle 225 navi LNG che ci si aspetta vengano consegnate in tutto il mondo entro la fine del 2020, sono in procinto di essere costruite in Cina per consegnare il gas nei suoi porti.



L'affidamento su navi di costruzione nazionale per le consegne di gas – di cui la Cina ha bisogno per servire i nuovi terminal d'importazione che stanno per essere aperti – dà al paese

un maggiore controllo sulla propria filiera distributiva e gli permette di conseguire una quota maggiore del settore ad alto valore delle attività cantieristiche navali.

“Indipendentemente dalla disponibilità nel mercato di vettori LNG, la Cina potrà imbarcare buona parte dei propri carichi mediante navi dedicate di proprietà” afferma Andrew Bridson, dirigente sviluppo attività presso la ditta di consulenze nei settori dei trasporti e dell'energia BMT Asia Pacific di Singapore.

Il settore mondiale dello shipping sta emergendo dopo un rallentamento quinquennale, il peggiore da 30 anni a questa parte, e la Cina – il maggiore paese per le costruzioni navali ed a lungo leader per le navi di base – ravvisa

un'opportunità di crescita nello sviluppo delle competenze e della tecnologia allo scopo di realizzare navi più raffinate.

Pechino lo scorso anno ha messo a punto un piano relativo ai cantieri navali nazionali con l'obiettivo di conseguire un quarto del mercato mondiale di navi di elevato valore, gasiere LNG comprese.

"In futuro, il nostro prodotto supererà quelli del Giappone e della Corea" afferma Yang Baohe, architetto navale in capo del Marine Design & Research Institute of China, ente affiliato alle CSSC (China State Shipbuilding Corporation).

In patria ed all'estero

Oltre il 70% delle circa 125 navi per il trasporto e lo stoccaggio di gas naturale liquido attualmente ordinate sono state commissionate a cantieri sudcoreani quali il Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering ed il Samsung Heavy Industries.

Quelle ordinazioni, peraltro, rappresentano solo poco più della metà degli investimenti complessivi per quasi 50 miliardi di dollari necessari ad espandere la flotta globale di gasiere LNG pari a 394 unità, sulla base di un costo medio per gasiera stimato dalla ABS in 200 milioni di dollari.

Secondo alcuni analisti e consulenti del settore marittimo, poiché altri impianti LNG saranno aperti negli Stati Uniti, in Australia ed in Russia per alimentare la vorace domanda di gas asiatica, ci si aspetta che vengano ordinate un altro centinaio di navi in consegna nel periodo 2017-2020.

La Cina – sotto pressione per il dirottamento dal carbone verso carburanti più puliti al fine di ridurre le emissioni di carbonio e



ripulire la propria aria inquinata – ha in programma di più che raddoppiare la propria offerta complessiva di gas entro il 2020 e sta cercando di triplicare le proprie importazioni di LNG sino a quasi 60 milioni di tonnellate, ovvero circa 82 miliardi di metri cubici.

Questa seconda ondata di ordinazioni di gasiere darà ai relativamente nuovi arrivati – come il gruppo Hudong-Zhonghua Shipbuilding di Shanghai e la Dalian Shipbuilding Industry Co – una possibilità di penetrare ulteriormente nel

settore del gas naturale liquido mediante la costruzione di altre navi per la Cina.

L'anno scorso, sei gasiere costruite dalla Hudong-Zhonghua hanno costituito la metà delle importazioni di LNG della Cina, mentre il resto è derivato da navi noleggiate per trasportare il gas da vari produttori quali il Qatar e l'Indonesia.

La Hudong-Zhonghua, appartenente alla CSSC, ha ora in mano contratti per realizzare 14 navi per il trasporto di gas naturale liquido dalla Papua Nuova Guinea in Australia ed in Cina.

La Dalian Shipbuilding, anch'essa appartenente al gruppo CSSC, è in trattative inerenti alla costruzione di quattro navi dal costo di 230 milioni di dollari ciascuna.

Alla sola Cina occorre stanziare circa 9-10 miliardi di dollari per l'espansione della propria flotta, afferma Bill Sember, vice presidente dello sviluppo gas globale della ABS.

Eppure, è improbabile che i cantieri navali cinesi comincino a conseguire ordinazioni per progetti al di fuori della Cina tanto presto, secondo un rivale sudcoreano che afferma che le imprese cinesi del settore mancano ancora dell'esperienza necessaria per battere gli acquirenti internazionali.

"I costruttori navali cinesi stanno conseguendo ordinazioni relative ad unità per il trasporto di gas naturale liquido solo per progetti d'importazione locali" dichiara Choe Young-keun, dirigente dell'ufficio pianificazione marketing della Samsung Heavy.

"Quella tendenza non cambierà, perché la Hudong-Zhonghua è l'unico costruttore navale cinese a disporre di comprovate competenze nella costruzione di unità LNG" ha detto Choe.

(da: shippingheral.com, 8 Agosto 2014)

STUDI E RICERCHE

LA RIVOLUZIONE DELLE DIMENSIONI DELLE NAVI STIMOLA LA PRODUTTIVITÀ DEI PORTI

Secondo gli ultimi dati sulla produttività portuale forniti dal *JOC (Journal of Commerce)*, i primi 25 operatori portuali e terminalistici di tutte le regioni del mondo hanno tutti quanti incrementato la produttività nel 2013.

Il database del *JOC* si riferisce a dati specifici inerenti a singoli terminal sulla base di movimentazioni medie per ora, calcolate in porti che abbiano accolto almeno 100 scali nel corso dell'anno.

L'ultimo database mostra informazioni fornite da 17 compagnie di navigazione in occasione dei 150.000 scali avvenuti nel 2013.



In termini di produttività, la regione asiatica del Pacifico si è dimostrata ancora una volta più produttiva dell'Europa e delle Americhe, con 100-130 movimentazioni medie.

Andrew Penfold, direttore dei progetti della OSC (Ocean Shipping Consultants), ha dichiarato che la crescita della produttività è stata indotta in

parte dalla domanda e dall'incremento dei volumi dal 2012 al 2013, i quali hanno fatto aumentare la pressione sui terminal a fini di miglioramento.

Penfold ha detto che "al centro della questione relativa al far progredire la produttività c'è la rivoluzione delle dimensioni navali e l'incremento di consegne rapide".

Il principale contributo alla produttività in Asia, come spiega Penfold, è dovuto al fatto che i terminal in questa regione dispongono di una migliore posizione di partenza.

"Un nuovo terminal container in Asia non eredita i vincoli normali o rigidi per ottimizzare le proprie infrastrutture.

Essi partono con carta bianca ed anche il costo del lavoro è inferiore” aggiunge Penfold.

Tuttavia, il più produttivo è stato Korfakkan in Medio Oriente che ha conseguito circa 120 movimentazioni all’ora nel 2012.

Si prevede che la pressione sui terminal continuerà poiché ci si aspetta che i caricatori riprendano ad ordinare navi più grandi.

Ciò significherà che i terminal dovranno mettersi in gioco o affrontare perdite.

(da: seanews.com.tr, 5 Agosto 2014)

UN AVVERTIMENTO PER GLI ARMATORI: CONTROLLARE LE CONSEGNE DI NUOVE COSTRUZIONI E NON ESSERE SUPERFICIALI SOLO PER RISPARMIARE SUI COSTI

Il North P&I Club, uno dei principali assicuratori del settore marittimo, ha avvertito i propri membri di controllare le nuove navi molto attentamente prima di accettare la consegna.

Il Club afferma di essere venuto a conoscenza di diverse istanze di cattiva costruzione nel mercato delle nuove unità navali che sono "potenzialmente pericolose".

Infatti, molti nel settore dei container sono preoccupati dal fatto che la inflessibile ricerca di tagli dei costi unitari comporterà ritardi produttivi ed una superficialità nelle fasi di costruzione, così come un programma di manutenzione "come richiesto" e non "come previsto" per le navi in attività.

Ad esempio, il Club riferisce che navi di tutti i tipi vengono consegnate con scale di accesso alla stiva, piattaforme e gabbie costruite e fissate alle paratie solo con saldature a punti, piuttosto che essere completamente saldate.

Tony Baker, responsabile del dipartimento prevenzione danni del North P&I Club, dichiara al riguardo: "Occorre che gli armatori ed i loro sovrintendenti che ricevono in consegna le nuove costruzioni siano più che vigili per assicurarsi che tutte le parti della nave siano esenti da difetti.

I primi mesi in cui una nave entra in servizio sono fra quelli più densi di impegni, nel corso dei quali i difetti nascosti o non comunicati tempestivamente diventeranno subito evidenti, con potenziali conseguenze di gravi incidenti e ritardi".



Nel settore containerizzato è tutta una questione di costi e la maggior parte dei vettori non hanno soldi da spendere per qualcos'altro che non sia la manutenzione essenziale delle proprie navi al fine di conformarsi ai requisiti fissati dagli organismi di classificazione.

Inoltre, anche i proprietari di navi non operativi – specialmente quelli che hanno assistito alla discesa delle tariffe di noleggio al di sotto dei costi

operativi giornalieri – non sono in grado di investire in qualcosa di più rispetto alle necessarie riparazioni e manutenzioni.

Nel contempo, è passato poco più di un anno da quando la *MOL Comfort* da 8.100 TEU costruita nel 2008 si è inspiegabilmente spezzata in due ed è affondata al largo dello Yemen, perdendo 4.000 contenitori destinati al continente europeo.

Il suo scafo, e quello delle sue 11 navi gemelle, è stato costruito con quello che allora era un acciaio ad alta flessibilità di nuova concezione, allo scopo di alleviare la necessità di realizzare piastre per lo scafo sempre più spesse in linea con il rapido incremento dei requisiti di carico nel corso degli ultimi due decenni.

Si diceva che uno dei suoi principali vantaggi fosse costituito dal suo effetto di riduzione del peso che avrebbe migliorato l'economia della nave e l'efficienza di carico delle merci.

Sebbene una conclusione definitiva debba ancora essere raggiunta su che cosa abbia causato la rottura a metà nave nello scafo della portacontainer di cinque anni, si sospetta che le piastre del fasciame inferiore fossero inadeguate.

Quale immediata precauzione, le navi gemelle della *MOL Comfort* sono state richiamate e la struttura dei loro scafi è stata migliorata.

Dalle preoccupazioni del North P&I Club sulla qualità delle nuove costruzioni, alla superficialità delle manutenzioni, alle costanti pressioni sui vettori affinché riducano i costi unitari... si tratta tutti quanti di segnali di un settore che è talmente concentrato nella ricerca del Santo Graal dei bassi costi operativi da banalizzare pericolosamente gli investimenti in pratiche attinenti la sicurezza.

(da: *theloadstar.co.uk*, 7 Agosto 2014)

REEFER

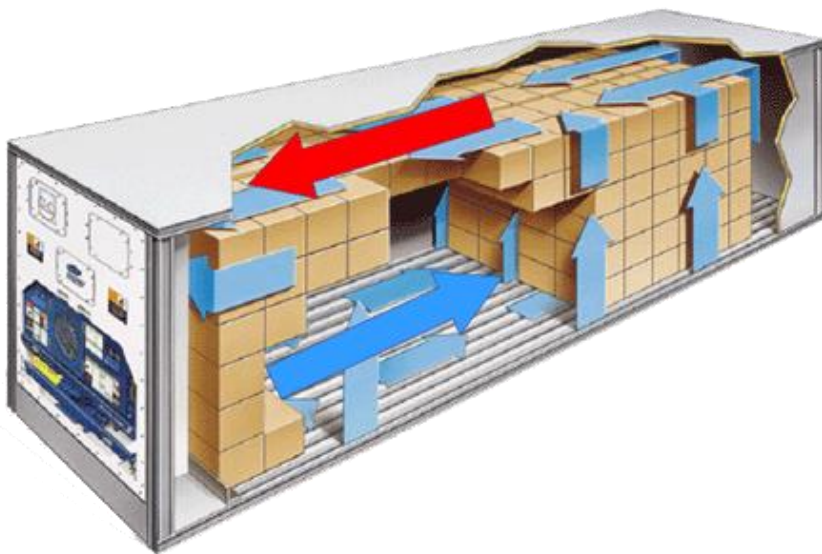
LA CAPACITÀ DEI CONTENITORI REEFER IN CRESCITA DEL 22% NEI PROSSIMI 5 ANNI

Secondo l'ultima *Reefer Shipping Market Annual Review & Forecast* della Drewry, ci si aspetta che la capacità reefer nella flotta containerizzata si incrementi del 22% nel giro dei prossimi cinque anni a spese di una flotta reefer specializzata in declino.

Ci si aspetta che la capacità di box refrigerati cresca da 1,6 milioni di slot da 40 piedi nel 2013 a 1,9 milioni di slot nel 2018.

Tuttavia, non è previsto che questa crescita della flotta abbia un impatto negativo sul livello di utilizzazione delle navi grazie alla sostenuta crescita dei carichi.

Si prevede che i volumi dei contenitori reefer aumentino di 20,5 milioni di



tonnellate nel corso di questo periodo, di cui 16,5 milioni di tonnellate dovuti alla crescita organica e 4 milioni di tonnellate a spese dell'arretrante settore del reefer specializzato.

Complessivamente i traffici marittimi reefer di prodotti deperibili s'incrementeranno del 17% dal 2013 al 2018, assicurando altri 16,5

milioni di tonnellate di carichi.

“In conseguenza della crescita attesa dei carichi, il livello di utilizzazione degli slot per container reefer resterà immutato nel 2015 ed in seguito sarà inferiore solo marginalmente” afferma Kevin Harding, autore del rapporto.

“Nel contempo, si prevede che il settore reefer specializzato si riduca ulteriormente in conseguenza delle rottamazioni e di un registro di ordinazioni pressoché vuoto”.

Il continuo calo della quota di mercato del settore reefer specializzato è stato rafforzato dalla recente ordinazione del preminente operatore Seatrade relativa a due navi portacontainer da 500 FEU.

Tuttavia, è degno di nota il fatto che la flotta reefer specializzata, sebbene abbia fornito poco più del 7% della capacità refrigerata complessiva, abbia peraltro trasportato quasi il 28% stimato dei carichi refrigerati deperibili nel 2013.

“Gli operatori reefer specializzati hanno raggiunto il punto massimo qualche anno fa in termini di volumi di carico ed ora devono affrontare volumi e quote di mercato in continua caduta” sottolinea Harding.

“Tuttavia, ciò non comporta necessariamente conseguenze sulla loro capacità di realizzare profitti.

In realtà, dal numero limitato di aziende pubbliche che segnalano ritorni finanziari, la redditività è effettivamente realizzabile.

Le imprese di reefer specializzati mirano ora a reinventarsi allo scopo di proteggere le loro indubbe competenze in questo campo”.

La Drewry stima che a livello mondiale i traffici marittimi reefer di prodotti deperibili siano aumentati ad un tasso annuo del 3,2% nei 10 anni che vanno sino al 2013, raggiungendo i 98 milioni di tonnellate l'anno scorso.

I settori che hanno indotto tale crescita sono stati la carne e la frutta esotica; quest'ultima è aumentata di qualcosa come il 9,3% ogni anno durante il suddetto periodo.

(da: shippingherald.com, 13 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.