



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](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

**ANNO XXXII**  
**Numero del 31 Dicembre 2014**

**NOTIZIE C.I.S.CO.**

I COMMERCIALI VANNO A SCUOLA DI REEFER ..... Pag. 3

**PORTI**

FINANZIAMENTI EUROPEI DANNO IMPULSO ALLE AMBIZIONI DI TENERIFE  
DI DIVENTARE UN IMPORTANTE HUB CONTAINERIZZATO REGIONALE ..... " 5

**TRASPORTO MARITTIMO**

ENORME INCREMENTO DELLA CAPACITÀ CONTAINERIZZATA NEI TRAFFICI  
ASIA-MEDITERRANEO DERIVANTE DALLE ALLEANZE 2M E OCEAN THREE ..... " 7

**TRASPORTO FERROVIARIO**

IL SETTORE FERROVIARIO INTERNAZIONALE PRESENTA UN ANDAMENTO NEGATIVO ..... " 9

**TRASPORTO STRADALE**

LA CRISI DELLA VALUTA RUSSA ACCENTUA IL RALLENTAMENTO DEL TRASPORTO MERCI ..... " 12

**TRASPORTO INTERMODALE**

IL DUISPORT INCREMENTA SINO A 65 MILIONI DI TONNELLATE I VOLUMI TRATTATI ..... " 14

**INDUSTRIA**

I BASSI PREZZI DEL BUNKER POTREBBERO RAPPRESENTARE UNA MINACCIA  
PER LA COMPETITIVITÀ DELLE PORTACONTAINER ECO-COMPATIBILI ..... " 16

**LOGISTICA**

IL SETTORE DELLA LOGISTICA PRONTO PER L'ATTIVITÀ DI FUSIONI ED ACQUISIZIONI NEL 2015 19

**LEGISLAZIONE**

L'UNIONE EUROPEA INSERISCE I MARITTIMI NELLA PROPRIA NORMATIVA ..... " 21

**STUDI E RICERCHE**

MAERSK E HAMBURG SÜD IN CIMA ALLA NUOVA CLASSIFICA DELLA DREWRY  
SULL’AFFIDABILITÀ DEI VETTORI ..... Pag. 23

**IN CALENDARIO** ..... “ 25

**31 Dicembre 2014**

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano “inforMARE”  
raggiungibile su Internet all’indirizzo <http://www.informare.it>

## NOTIZIE C.I.S.CO.

### I COMMERCIALI VANNO A SCUOLA DI REEFER

*Nuovi mercati orientali e le tecnologie nella spedizione delle merci refrigerate al centro della giornata di formazione C.I.S.Co. all'interporto di Guasticce*

Colmare il divario tra tecnici e commerciali e informare, allo stesso tempo, sui nuovi mercati orientali per la frutta italiana.



Questo lo scopo della giornata di informazione organizzata da C.I.S.Co. (Council of Intermodal Shipping Consultants) con la collaborazione di partner tecnici come Inter Repairs Nord e CSO.

La sede non a caso scelta stavolta è stata l'Interporto Toscano di Guasticce (LI), dove si trovano magazzini refrigerati e un terminal ferroviario presto operativo per la movimentazione di container reefer.

“Lo scopo di C.I.S.Co. - ha spiegato Giordano Bruno Guerrini, nella sua duplice veste di segretario dell'ente e di vice presidente del Bureau internazionale dei containers (BIC) - è la diffusione di buone pratiche nel traffico containerizzato”.

Tra queste c'è quella di avvicinare le competenze dei tecnici sulle procedure operative al lavoro quotidiano dei commerciali.

Ad aprire i lavori è stata una sessione tecnica nella quale sono stati esposti i requisiti per la corretta preparazione dei container refrigerati secondo la normativa americana (cold treatment) e gli errori più comuni che portano al rifiuto del carico una volta giunto a destinazione.



Nell'occasione il rappresentante tecnico ha presentato le opzioni modulari “Extend Fresh” di Carrier per installare l'atmosfera modificata e allungare i tempi di trasporto tramite l'assorbimento di CO<sub>2</sub>/etilene e l'immissione di ossigeno.

Simona Rubbi, responsabile progettazione e legislazione per il Centro Servizi Ortofrutticoli di Ferrara ha invece fatto il punto sui protocolli per l'esportazione della frutta italiana.

“Da settembre 2013 - ha spiegato - è possibile esportare mele e pere verso gli Stati Uniti merci che si aggiungono ai già autorizzati kiwi, uva e agrumi.

L'ok all'esportazione è arrivato dopo 15 anni di trattative.

La spedizione di mele e pere secondo il protocollo di cold treatment è ancora in fase di potenziamento, mentre quello di kiwi va molto bene, con una quota italiana di 10.000 tonnellate che coincide praticamente con quella dell'Europa”.



Molto promettente anche il mercato cinese, dove alle 7.000 tonnellate di kiwi annuali si aggiungono agrumi e pere.

È invece in sofferenza il mercato giapponese per il quale la lunghezza delle trattative e i tempi di trasporti troppo ampi pregiudicano numeri significativi.

Prospettive interessanti invece per Taiwan e Australia.

La parte teorica è stata poi integrata da una sessione pratica sul piazzale di Inter Repairs Nord con l'accensione di un container e la regolazione di sonde per la rilevazione della temperatura.

Alla giornata, tra gli altri, hanno partecipato rappresentanti di Maersk, Cina Shipping, Yang Ming, UASC, TDT, Clerici S.r.l., Circle S.r.l. e Terminal Napoli Flavio Gioia.

*(da: ship2shore.it, 15 Dicembre 2014)*

## PORTI

### **FINANZIAMENTI EUROPEI DANNO IMPULSO ALLE AMBIZIONI DI TENERIFE DI DIVENTARE UN IMPORTANTE HUB CONTAINERIZZATO REGIONALE**

Al porto di Tenerife sono stati concessi 400.000 euro dall'Unione Europea per la realizzazione nel giro di un anno di uno studio di fattibilità relativo alla costruzione di un hub per il rifornimento di gas naturale liquido nella parte meridionale dell'isola.

La conferma è venuta da una lettera dell'Unione Europea ricevuta l'8 dicembre scorso dal direttore del porto J. Rafael Diaz Hernandez. La concessione è una buona notizia per Hernandez e per il direttore commerciale Airam Diaz Pastor, essendo essi impegnati nell'organizzazione dell'evento *TOC Market Briefing: West Africa* che si svolgerà a Santa Cruz.

Pastor ha spiegato che la domanda iniziale di un'infrastruttura per il gas naturale liquido era derivata dall'esigenza per Tenerife di trovare un'altra fonte energetica, ma ci si era subito accorti che il passaggio al gas naturale liquido per uso industriale avrebbe potuto far risparmiare alle isole Canarie complessivamente circa 235 milioni di euro all'anno.

Pertanto, l'idea si è trasformata nel progetto di realizzazione di un'infrastruttura per gas naturale liquido da offrire quale hub di rifornimento agli operatori marittimi che sono sempre più alla ricerca di una rete affidabile per accogliere le navi a gas naturale liquido in corso di costruzione.

La seconda fase del piano commerciale del porto comporta la costruzione di un terminal container di trasbordo ad acque profonde per i carichi dell'Africa Occidentale lungo il terminal per il gas naturale liquido, in grado perciò di attirare i vettori che devono fare rifornimento utilizzando altresì le infrastrutture per i contenitori.

Malgrado la crisi provocata dall'Ebola, i traffici fra Asia ed Africa Occidentale stanno fiorendo: secondo Alphaliner, i traffici sono aumentati dell'87% dal 2009 e la capacità complessiva impiegata si è ampliata del 250% nello stesso periodo.

Inoltre, le dimensioni delle navi si è drasticamente incrementata, dato che adesso le navi non attrezzate di oltre 5.000 TEU rappresentano più del 20% della capacità complessiva impiegata dall'Asia all'Africa Occidentale e che l'uso di navi da 9.000 TEU viene preso in considerazione da parte dei vettori.

Le dimensioni di queste navi hanno creato difficoltà ai porti ed alle infrastrutture dell'Africa Occidentale, spingendo gli operatori terminalistici ed i vettori ad annunciare investimenti finalizzati ad incrementare la capacità ed a stabilire operazioni del tipo a raggiera.

Alla domanda se Tenerife non fosse un po' in ritardo rispetto alle proprie



ambizioni di diventare un hub di trasbordo per l'Africa Occidentale, Pastor ha replicato che il futuro consiste negli hub e che c'è ancora spazio.

Inoltre, il direttore commerciale ha detto che Tenerife confida di poter "più che tener testa" agli altri hub della regione in termini di produttività ed affidabilità.

"E noi non abbiamo pirati con cui i vettori debbano avere a che fare" ha aggiunto; lo sviluppo di un vero e proprio hub per l'Africa Occidentale non è avvenuto senza difficoltà.

Per un certo numero di anni, il principale porto containerizzato della regione è stato Abidjan, ma la crescita è stata stagnante nel corso dello sviluppo.

Tuttavia, un anno fa è stato sottoscritto un nuovo contratto fra l'autorità portuale ed un consorzio comprendente Bolloré, APM Terminals e Bouygues che renderà operativa entro il 2016 una seconda infrastruttura containerizzata in grado di servire navi di dimensioni fino a 8.500 TEU.

Allo stesso modo, il mese scorso la Bolloré e la APMT, ai sensi della propria collaborazione Meridian Port Services nel Ghana, hanno siglato un accordo con l'autorità portuale di Tema al fine di investirvi 1 miliardo di dollari per innalzare la capacità annua del porto sino a 3,5 milioni di TEU.

Tuttavia, è probabile che il suo più serio concorrente sia il vicino scalo di Las Palmas, che in precedenza funzionava quale hub regionale per la MSC, ma che negli ultimi anni ha assistito ad un calo dei propri volumi.

Esso ha fatto registrare un risultato di poco più di 1 milione di TEU, con una diminuzione del 15% rispetto al 2012; i volumi del 2014 nel periodo fin qui trascorso sono diminuiti di poco meno del 5%.

*(da: theloadstar.co.uk, 12 Dicembre 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### ENORME INCREMENTO DELLA CAPACITÀ CONTAINERIZZATA NEI TRAFFICI ASIA-MEDITERRANEO DERIVANTE DALLE ALLEANZE 2M E OCEAN THREE

Secondo la Alphaliner, il lancio delle alleanze 2M e O3 (Ocean Three) a metà di gennaio aggiungerà circa il 19% di capacità settimanale in più ai traffici Asia-Mediterraneo, sebbene fra Asia e Nord Europa l'incremento sull'attuale capacità offerta dai membri delle due alleanze sarà di un assai meno ambizioso 2%.

Complessivamente, l'analista calcola che la 2M e la O3 aggiungeranno un 4% di capacità settimanale in più in tutte le loro reti est-ovest, ma è la grande escursione delle celle container settimanali in offerta fra Asia e Mediterraneo che a detta di Alphaliner "potrebbe spianare la strada per un nuovo giro di riduzioni tariffarie dal momento che i vettori sono in lotta per le quote di mercato".

Sembrerebbe che entrambe le alleanze si aspettino di assistere ad una crescita eccezionale su quella rotta nel corso del 2015.

L'analisi di Alphaliner ha calcolato che i soci della 2M, Maersk Line e MSC, siano intenzionati ad aumentare la loro offerta di celle container per i caricatori attivi nell'Asia-Mediterraneo del 16,4%, mentre i membri della O3 CMA CGM, CSCL e UASC aumenteranno la capacità di un notevole 24,2%, rispetto alle loro attuali rispettive offerte complessive.



Le tariffe di nolo a pronti dall'Asia al Mediterraneo sono state fino a questo momento più resistenti di quelle alla volta del Nord Europa e prima dell'impennata dell'incremento generale tariffario del 12 dicembre lo Shanghai Containerized Freight Index aveva registrato tariffe per il Mediterraneo a 915 dollari per TEU, mentre quelle per il Nord Europa erano state misurate in 719 dollari per TEU.



A partire dal prossimo mese di gennaio le due mega-alleanze controlleranno un imponente 68% della capacità cellulare settimanale complessiva nella rotta dai porti dell'Asia a quelli del Mediterraneo, lasciando il 19% all'alleanza rivale CKYHE ed appena il 7% ai vettori dell'alleanza G6: sembra che la prima importante battaglia fra le due grosse alleanze sarà combattuta nel Mediterraneo.

Nel contempo, la O3 – che comprende anche un accordo di scambio di celle container fra la UASC ed il vettore tedesco nord-sud Hamburg Süd – sembra essere più prudente nelle sue previsioni relative all'Asia-Nord Europa aggiungendo un più modesto 7,4% di capacità settimanale in più, mentre la 2M effettivamente diminuirà marginalmente la propria offerta settimanale dell'1,6%.

Tuttavia, l'alleanza 2M controllerà ancora il 32% della capacità del mercato fra l'Asia ed il Nord Europa e senza dubbio avrebbe preferito almeno conservare il numero di celle container in offerta ai propri clienti se non fosse stato per il timore di provocare l'ira delle autorità legislative cinesi.

Altrove, in relazione alla rotta Asia-Costa Occidentale USA è la volta delle altre due alleanze a prendere il sopravvento in capacità settimanale, con la CKYHE a controllare il 37% e la G6 il 35% del mercato; la 2M e la O3 controlleranno rispettivamente il 13% ed il 14% dei traffici ed offriranno marginalmente meno celle container di quanto avveniva in precedenza.

Inoltre, nella rotta Asia-Costa Orientale USA la 2M offrirà il 14% in meno di capacità di quanto in precedenza commercializzato dai due vettori, dal momento che i tre circuiti esistenti sono stati fusi in due – tutti quanti ora serviti attraverso il Canale di Suez – mentre la O3 inizialmente fornirà il 3% in meno di capacità.

Nei traffici Asia-Costa Orientale USA predomina la G6 con il 36% del mercato, seguito dal 32% offerto dalla CKYHE, dal 16% della 2M e dal 12% della Ocean Three.

Dato il relativamente breve lasso di tempo che i soci delle alleanze hanno avuto per configurare i propri orari – non da ultimo a causa dell'aborto dell'alleanza P3 – vi sono pochi dubbi sul fatto che gli orari delle attività dovranno essere assestati e saranno probabili degli aggiustamenti dal momento che le battaglie fra alleanze per le quote di mercato si vincono e si perdono.

*(da: theloadstar.co.uk, 16 Dicembre 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### IL SETTORE FERROVIARIO INTERNAZIONALE PRESENTA UN ANDAMENTO NEGATIVO

Il contesto imprenditoriale del settore ferroviario internazionale presenta un andamento marcatamente negativo ed un saldo delle ordinazioni in diminuzione.

L'umore delle principali imprese nel settore ferroviario mondiale, quale viene misurato dallo SCI Global Rail Index, è risultato in ribasso ancora una volta nel quarto trimestre del 2014.

Sebbene le prospettive della metà del prossimo anno vengano per lo più viste come positive, il numero delle aspettative pessimistiche per il futuro è salito bruscamente dal trimestre precedente.



La maggior parte dei dirigenti contattati sta inoltre aspettandosi cifre relative all'occupazione stagnanti per i prossimi sei mesi.

Le conseguenze dei conflitti in Medio Oriente così come le sanzioni contro la Russia a causa della crisi ucraina e l'attività economica in affanno

in Europa stanno contribuendo all'incertezza nel settore ferroviario.

La tendenza verso il basso nell'attuale congiuntura commerciale iniziata nel trimestre precedente è continuata anche nel quarto trimestre.

Su poco più di due quinti, gran parte dei dirigenti contattati ha giudicato la propria attuale situazione commerciale come buona.

Ciononostante, il numero delle imprese che hanno valutato come insoddisfacente la propria situazione commerciale è salito del 12%.

Questa valutazione più pessimistica è stata provocata specialmente dagli sviluppi avvenuti nel corso degli ultimi tre mesi.

Secondo i soggetti contattati, più della metà delle imprese in questo periodo ha fatto registrare una situazione commerciale in peggioramento.

Il rapporto fra società ferroviarie che hanno riferito di una situazione commerciale migliore o peggiore si è pertanto attestato per la prima volta dal secondo trimestre del 2013 su un valore negativo.

Se questo sviluppo negativo crescerà fino a divenire una tendenza verso il basso persistente potrà essere definitivamente accertato solamente dalle indagini effettuate nei trimestri a venire.

Anche la valutazione dell'attuale saldo delle ordinazioni negli ultimi due trimestri evidenzia un sostanziale sviluppo in diminuzione.

Solo circa un quarto dei dirigenti valuta il proprio attuale saldo delle ordinazioni come relativamente grande, mentre circa un quinto delle imprese lo considera troppo piccolo.

I conflitti geopolitici in corso e le economie in affanno in certe zone del mondo stanno senza dubbio avendo effetto sul saldo delle ordinazioni.

L'attuale saldo delle ordinazioni rappresenta un importante indicatore per il futuro sviluppo della situazione commerciale delle società ferroviarie internazionali.



Le valutazioni assortite dell'attuale saldo delle ordinazioni riflette la generale incertezza del settore e pertanto non consente previsioni chiare circa il futuro sviluppo.

Le prospettive delle società sottoposte ad indagine in relazione ai prossimi sei mesi sono notevolmente peggiorate rispetto al trimestre precedente.

Esattamente un quinto delle società si aspetta uno sviluppo positivo delle attività, mentre il 12% se ne aspetta uno negativo.

Dall'ultimo trimestre, la quota delle aspettative negative è aumentato del 10%.

Più di due terzi delle imprese contattate, tuttavia, si aspetta una situazione commerciale immutata.

Inoltre, la SCI Verkehr ha chiesto a questi dirigenti di primo livello di prendere in considerazione la possibilità di partecipare all'importante fiera ferroviaria InnoTrans di Berlino.

La risposta marcatamente positiva da parte delle imprese ferroviarie può essere interpretata come un segnale di una valutazione più ottimistica nel prossimo futuro.

Malgrado la generale incertezza nell'ambito del settore ferroviario, le cifre sul personale impiegato indicano un livello quasi immutato.

Le stime assortite dei dirigenti contattati non mostrano una chiara tendenza per quanto attiene lo sviluppo delle cifre relative al personale impiegato.

La quota delle società con cifre in aumento rispetto al personale impiegato nel quarto trimestre è del 27%, quasi identica a quella delle società con cifre dello stesso genere in ribasso (26%).

Guardando avanti ai prossimi sei mesi, la maggior parte dei soggetti sottoposti ad indagine si aspetta un leggero decremento del personale impiegato.

Lo SCI Global Rail Index si basa su un centinaio di risposte date da imprese rappresentative del settore ferroviario di tutto il mondo.

Alle imprese viene regolarmente chiesto di valutare la propria attuale situazione commerciale e di condividere le proprie aspettative nei prossimi sei mesi.

Esse possono descrivere la propria situazione come "buona", "soddisfacente" o "mediocre" e le loro aspettative circa l'attività nei prossimi sei mesi come "più favorevole", "resta la stessa" o "meno favorevole".

Il saldo relativo all'attuale situazione commerciale è rappresentato dalla differenza percentuale fra le risposte "buona" e "mediocre", mentre il saldo delle aspettative è costituito dalla differenza percentuale fra le risposte "più favorevole" e "meno favorevole".

Il clima commerciale è uno strumento trasformato risultante dai valori dell'attuale clima commerciale e le aspettative future.

*(da: railwaybulletin.com, 19 Dicembre 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### LA CRISI DELLA VALUTA RUSSA ACCENTUA IL RALLENTAMENTO DEL TRASPORTO MERCI

Il rallentamento dei volumi di trasporto merci di origine stradale dall'Europa occidentale alla Russia ha ricevuto un ulteriore impulso nelle ultime settimane dal momento che il rublo si è indebolito ancora nei confronti del dollaro e dell'euro, come ha dichiarato un importante operatore in questa direttrice di traffico nel corso di un'intervista a *Lloyd's Loading List.com*.

La ditta francese di trasporti e logistica FM Logistic, che trae poco meno di un terzo del proprio giro d'affari complessivo annuo di 1 miliardo di euro dalle proprie attività russe, afferma che ci sono stati alcuni notevoli cambiamenti nelle caratteristiche del mercato così come diminuzioni dei volumi.

“Un aspetto del mercato adesso è che i caricatori stanno passando dal carico completo al carico parziale dell'automezzo di pari passo con la diminuzione dei quantitativi di merci trasportate, siano esse merci industriali o beni di largo consumo non durevoli” sostiene Ivan Golovko, direttore trasporti internazionali per la Russia della FM Logistic.

“C'è poca visibilità nel mercato dal momento che nessuno davvero sa sino a dove slitterà il rublo e quando si riprenderà il potere d'acquisto delle attività e dei privati consumatori russi”.

Sintomatiche della crescente crisi valutaria russa sono state le scene questa settimana di



“frenesia degli acquisti” di costose merci ad alta tecnologia, come gli strumenti del marchio Apple, dal momento che i consumatori investono in prodotti ad alto valore prima che il rublo si inabissi ulteriormente e faccia sì che non ce li si possa più permettere.

Golovko rivela come - poiché la domanda di importazioni si è indebolita - gli autotrasportatori russi operativi sulle tratte internazionali stiano cercando di

vendere i propri camion in seguito al peggioramento dell'eccesso di capacità nel settore ed all'ulteriore ribasso delle tariffe.

"Noi non abbiamo ancora preso in considerazione tale iniziativa per quanto ci riguarda poiché effettuiamo operazioni con il nostro parco automezzi solamente in ambito russo" afferma.

La FM Logistic punta a compensare il calo dei volumi di importazione mediante lo sviluppo dei flussi di traffico in esportazione dalla Russia ai paesi della CSI e ad altri paesi vicini, traendo vantaggio dalla morbidezza del rublo.

"Anche se al momento attuale stiamo parlando di volumi modesti, il nostro traffico in esportazione fuori dalla Russia è in crescita, in particolare quello diretto negli stati caucasici quali la Georgia, l'Azerbaijan e l'Armenia.

Esso comprende le confezioni del marchio Mondelez, le gomme Michelin e gli apparecchi domestici della marca SEB" dichiara.

Anche se la FM Logistic non trasporta le categorie di merci nel mirino delle sanzioni occidentali, ha tuttavia assistito al calo del trasporto delle merci industriali a causa del declino del valore del rublo.

"Alcune settimane fa, abbiamo consegnato una spedizione di equipaggiamento correlato al petrolio ed al gas ad un cliente russo, ma da allora questo tipo di attività si è prosciugato poiché le ditte locali hanno sospeso i propri progetti non avendo più i mezzi di acquistare le merci in dollari ed euro.

Anche i prodotti automobilistici hanno subito un duro colpo.

La realtà oggi è che c'è un marcato rallentamento in un certo numero di settori-chiave dell'economia e le ditte russe non si azzardano a bandire nuove gare o ad assegnare nuovi contratti di trasporto".

Golovko conclude tratteggiando un deprimente quadro del mercato russo, in cui i piccoli spedizionieri "di nicchia" stanno ritirandosi dall'attività e la già ben radicata tendenza verso il basso delle tariffe di trasporto merci sta peggiorando.

*(da: lloydsloadinglist.com, 17 Dicembre 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### IL DUISPORT INCREMENTA SINO A 65 MILIONI DI TONNELLATE I VOLUMI TRATTATI

Secondo le attuali previsioni, il Gruppo Duisport tratterà complessivamente volumi di carichi per 65 milioni di tonnellate nel 2014 (nel 2013, aveva raggiunto i 62 milioni di tonnellate).

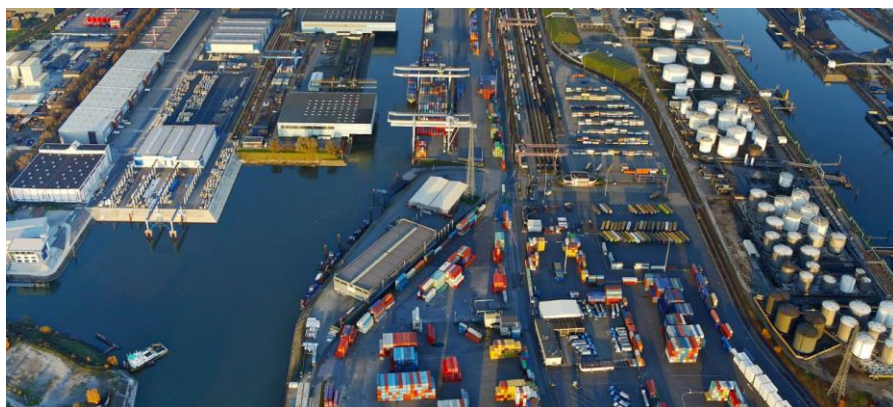
In particolare, i risultati positivi riferibili ai trasporti combinati hanno svolto un ruolo decisivo nel contesto di questo sviluppo.

Le movimentazioni containerizzate su nave, treno e camion si accingono a crescere del 13% sino a 3,4 milioni di TEU (3 milioni di TEU nel 2013), raggiungendo così un altro massimo storico.

“Nel settore containerizzato, stiamo registrando una crescita a doppia cifra con tutti i vettori di traffico.

Questo gratificante sviluppo si basa in massima parte sui riusciti investimenti effettuati nel corso degli ultimi anni e con i volumi di movimentazione ad essi correlati” afferma Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

I fattori trainanti dello sviluppo sono stati i settori delle automobili, dei prodotti chimici e dei beni di consumo.



La crescita sostenuta sperimentata nei volumi containerizzati ha compensato efficacemente la tendenza verso il basso correlata al mercato per quanto

riguarda le attività riferibili al carbone nella seconda metà del 2014.

Specialmente piacevole è lo sviluppo sperimentato dal terminal di trasporto combinato Logport III, che ha avviato le operazioni giornaliere all’inizio del 2013.

Oltre 80 treni alla settimana vengono adesso movimentati presso il Logport III.

Ciò non solo rafforza la rete ferroviaria internazionale del Duisport, ma rappresenta altresì un contributo essenziale al dirottamento dei carichi dalla strada alla rotaia.

Il Gruppo Duisport si considera in buona posizione anche per l'anno prossimo.

“Traguardando l'estensione e lo sviluppo delle nostre capacità terminalistiche, abbiamo creato le condizioni per una crescita addizionale.

Confidiamo pertanto di essere in grado di consolidare ulteriormente la nostra posizione quale maggiore sito per il trattamento di contenitori nell'Europa Centrale nel corso del prossimo anno” afferma Erich Staake.

*(da: [eurift.eu/duisport.de](http://eurift.eu/duisport.de), 12 Dicembre 2014)*



## INDUSTRIA

### **I BASSI PREZZI DEL BUNKER POTREBBERO RAPPRESENTARE UNA MINACCIA PER LA COMPETITIVITÀ DELLE PORTACONTAINER ECO-COMPATIBILI**

Le navi eco-compatibili sono esposte alla minaccia derivante dai prezzi più bassi del bunker?

Secondo segnalazioni aneddotiche di broker di portacontainer i premi per le navi efficienti dal punto di vista del carburante sono stati posti sotto pressione ed alcuni operatori marittimi non ravvisano più l'economia sul carburante quale requisito primario in seguito al drastico crollo del 40% dei prezzi del bunker da questa estate.

Ci si aspetta che i bassi prezzi del carburante, che secondo le previsioni di molti economisti resteranno tali nell'immediato futuro, forniscano nuove opportunità agli armatori di navi più vecchie caratterizzate dal maggiore consumo di carburante e da maggiori velocità, dal momento che gli operatori stanno pensando di offrire ai caricatori tempi di viaggio più rapidi.

Tuttavia, Jonathan Roach, analista di ricerca sui contenitori presso la Braemar ACM Shipbroking, afferma che ci sarebbe ancora una maggiorazione per le navi più nuove.

Ha infatti dichiarato: "Pensiamo che ci sia ancora una maggiorazione dei premi per i nuovi e moderni tipi eco-compatibili nel mercato del noleggio e delle nuove costruzioni in arrivo, rispetto alle unità tradizionali e più vecchie.



A prescindere dal costo del bunker, i risparmi giornalieri sul carburante ci saranno ancora ma ad un livello minore in termini di dollari.

Poiché le tariffe di noleggio sono in genere depresse rispetto alla tendenza storica, la maggiorazione conseguita dalle moderne navi eco-compatibili rimarrà nel medio-lungo termine”.

Sebbene gli esperti in materia di contenitori non si aspettaio che i vettori marittimi cambino la loro strategia di rallentamento della velocità di servizio nelle principali direttrici di traffico a causa del calo dei prezzi del carburante, sta emergendo un consenso che potrebbe comportare un impatto sulle rotte di nicchia o su quelle nuove, in cui i tempi di viaggio più rapidi potrebbero conseguire un vantaggio in termini di marketing.

Alan Murphy, direttore generale e socio della SeaIntel, calcola che se tutte le navi impiegate nelle principali direttrici di traffico mondiali viaggiassero appena un nodo più veloci ciò equivarrebbe al 9% in più di capacità superflua.

In occasione della riunione sul marketing durante l’evento *TOC West Africa*, svoltosi a Tenerife la settimana scorsa, Murphy ha dichiarato ai partecipanti che “non ci sono buone notizie per i caricatori” rispetto a qualche miglioramento nell’affidabilità degli orari a causa della caduta dei prezzi del petrolio, dal momento che i vettori vorrebbero piuttosto cercare di utilizzare i risparmi per tirare giù i costi unitari ancora di più per ottenere un vantaggio sui propri rivali.

Murphy, tuttavia, ammette che i vettori potrebbero diventare più disposti ad autorizzare i comandanti a far accelerare le proprie navi per rientrare nelle finestre di ormeggio nei porti: peraltro, solo se facendo così dovessero risparmiare denaro, ad esempio riducendo i costi straordinari.

In altri settori del trasporto marittimo, ad esempio quello delle petroliere, esistono iniziative finalizzate ad adeguare le politiche quando mediante l’aumento della velocità delle navi i noleggiatori possono risparmiare sui costi giornalieri di noleggio, sebbene sia già stato riportato che ciò abbia comportato un effetto a catena nel senso di rendere disponibile più tonnellaggio libero nel mercato.

Ciononostante, Roach considera che i prezzi più bassi del carburante sono in generale un fattore positivo per il mercato del noleggio delle portacontainer e ha aggiunto che gli operatori di linea “avrebbero più margini da considerare quando pianificano i servizi”.

Nel contempo, il carburante IFO 380 di fonte Rotterdam è stato offerto il 15 dicembre mattina a 320 dollari per tonnellata, essendo scivolato di ulteriori 3 dollari al di là del calo di 100 dollari per tonnellata del mese scorso e dai circa 600 dollari dell’estate.

I vettori hanno accolto con favore la riduzione del costo del carburante in un periodo commerciale altrimenti difficile, ma fino a poco tempo fa essi non

erano preparati a considerarla come qualcosa d'altro che non fosse un evento temporaneo.

Tuttavia, con il prezzo del petrolio che adesso viaggia sotto i 60 dollari al barile, e poiché i mercati a termine non si aspettano una ripresa nel breve periodo, sarà più che una tentazione quella di tener conto degli attuali prezzi del petrolio nel bilancio del primo trimestre.

Allo stesso modo, data l'entrata in vigore della nuova normativa sulle emissioni solforose, i caricatori dell'Europa settentrionale stanno calcolando alcuni incrementi dei costi del carburante quale risultato dei sovrapprezzi per le linee di navigazione al fine di coprire i costi aggiuntivi del carburante più pulito.

Secondo una fonte, i principali caricatori che stanno preparando le gare d'appalto per la spedizione di contenitori per il 2015 stanno richiedendo che i sovrapprezzi SECA (area di controllo delle emissioni solforose) vengano elencati a parte nelle offerte.

Sembra inoltre che il settore della navigazione di linea stia iniziando a decidere il livello di questi sovrapprezzi, con una quotazione normalmente attestata a 20-25 dollari per i sovrapprezzi SECA nelle importazioni del Regno Unito.

*(da: theloadstar.co.uk, 15 Dicembre 2014)*

## LOGISTICA

### IL SETTORE DELLA LOGISTICA PRONTO PER L'ATTIVITÀ DI FUSIONI ED ACQUISIZIONI NEL 2015

Ci si aspetta che l'attività di acquisizioni nel settore logistico si incrementi l'anno prossimo, dopo le trattative recentemente non andate a buon fine fra DSV e UTi Worldwide.

La ditta di consulenze in materia di logistica Transport Intelligence ha



affermato che il raccordo fra DSV ed Uti, sebbene non sia riuscito a progredire sino ad un risultato concreto, ha dimostrato che esiste un "appetito immutato" per le fusioni e le acquisizioni nel settore della logistica.

Il consulente ha identificato 10 motivi chiave per cui il settore logistico sarebbe caratterizzato

da un aumento delle attività di acquisizioni l'anno prossimo.

I miglioramenti dell'economia sono stati il fattore alla base di molte delle ragioni principali tratteggiate nel rapporto.

Secondo la Transport Intelligence, il miglioramento dell'economia globale, ed in particolare europea, ha indotto in molte imprese la fiducia per investire in nuovi mercati, l'emergente classe media in Asia ed in America Latina ha alimentato l'esigenza della realizzazione di una filiera distributiva più complessa e le principali società ed istituti di investimento, quali le società di capitali privati, dispongono di grandi liquidità mature per gli investimenti.

Il consulente ha aggiunto che le filiere della distribuzione stanno raggiungendo i mercati inesplorati dei paesi in via di sviluppo e stanno creando opportunità di acquisizioni in tali mercati, anche se è vero il contrario per le società di logistica asiatiche che cercano di acquisire una solida posizione in Europa ed in Nord America.

Le altre ragioni per cui gli operatori della logistica hanno puntato alle acquisizioni sono state l'emersione del commercio elettronico che ha indotto la

domanda di fornitori di consegne dell'ultimo miglio, le filiere distributive sempre più raffinate che richiedono investimenti in fornitori di tecnologia di nicchia, le fonti di approvvigionamento vicine in paesi quali la Turchia ed il Messico che comportano la necessità di una presenza in questi paesi e la crescita di settori di nicchia quali i servizi sanitari

La società di consulenze ha aggiunto che l'acquisizione della UTi da parte della DSV avrebbe avuto senso se avesse combinato la forza della DSV in Europa con le operazioni della UTi in Asia, Africa e Nord America.

La banca d'investimento Stifel ha detto di ritenere che la DSV costituisca un buon connubio per la UTi.

Ha poi aggiunto che la UTi rappresenta un buon obiettivo di acquisizione in generale.

“La UTi rappresenta un patrimonio allettante per chiunque stia cercando di istituire una presenza globale nel settore delle spedizioni di merci e/o della logistica contrattuale conto terzi, dal momento che la UTi è una di pochi spedizionieri fra i primi 15 in vendita, dispone di una solida posizione negli Stati Uniti così come di collegamenti dagli USA ad altri importanti mercati e ha un notevole potenziale di espansione per quanto riguarda i margini” si legge in una ricerca.

*(da: lloydsloadinglist.com, 10 Dicembre 2014)*



## LEGISLAZIONE

### L'UNIONE EUROPEA INSERISCE I MARITTIMI NELLA PROPRIA NORMATIVA

I ministri del Lavoro e delle Politiche Sociali del Consiglio dell'Unione Europea hanno raggiunto un accordo mercoledì 10 dicembre scorso in ordine alla proposta della Commissione Europea di apportare modifiche a cinque direttive dell'Unione Europea finalizzate ad abrogare l'esclusione dei marittimi da tali direttive.

Le direttive in questione si riferiscono all'insolvenza del datore di lavoro, al Consiglio del Lavoro Europeo, alle informazioni e consultazioni, ai licenziamenti collettivi ed al trasferimento d'impresa.

"Abbiamo accolto favorevolmente l'approccio generale del Consiglio ed



elogiamo la Presidenza italiana per il suo eccellente lavoro, che tiene pienamente conto dei suggerimenti dei partner sociali per gli emendamenti alla proposta originale della Commissione" commenta Pia E. Voss, portavoce della ECSA (Associazione Armatori della Comunità Europea).

La ECSA e la ETF (Federazione Europea Lavoratori dei Trasporti), che

sono partner sociali europei nel campo del trasporto marittimo, avevano essi stessi raggiunto un accordo sulla questione delle esclusioni dei marittimi dalla normativa dell'Unione Europea nello scorso mese di ottobre.

La ECSA aveva dichiarato che l'accordo è finalizzato ad eliminare alcune scappatoie ed a far sì che i marittimi vengano trattati sullo stesso piano dei lavoratori a terra, pur tenendo conto delle specifiche caratteristiche del settore del trasporto marittimo.

"L'accordo del Consiglio può essere salutato come un esito assai positivo che contribuirà a garantire il pieno godimento del diritto dei marittimi ad essere

informati e consultati nell'ambito delle attività lavorative e del loro diritto a condizioni di lavoro giuste ed eque" sottolinea Mark Dickinson, portavoce della ETF.

"Si tratta di un passo nella direzione giusta e noi guardiamo alle discussioni in seno al Parlamento Europeo nella speranza che esse conducano ad una rapida adozione di regole riviste per i marittimi, che possano contribuire a promuovere l'impiego, a migliorate condizioni di vita e di lavoro, ad una appropriata protezione sociale e ad un migliore dialogo fra gli amministratori ed i lavoratori" ha concluso Dickinson.

*(da: seanews.com.tr, 15 Dicembre 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### MAERSK E HAMBURG SÜD IN CIMA ALLA NUOVA CLASSIFICA DELLA DREWRY SULL’AFFIDABILITÀ DEI VETTORI

La Maersk e la Hamburg Süd sono al primo ed al secondo posto nella classifica della Drewry sull’affidabilità delle portacontainer, distanziando i concorrenti Cosco, Evergreen, "K" Line, Hanjin e Yang Ming nell’ordine.

I traffici Asia-Europa sono stati i meno affidabili nel corso del periodo da agosto ad ottobre con solo il 58% delle navi arrivate in orario, rispetto al 62% dei traffici transpacifici ed al 77% di quelli transatlantici.

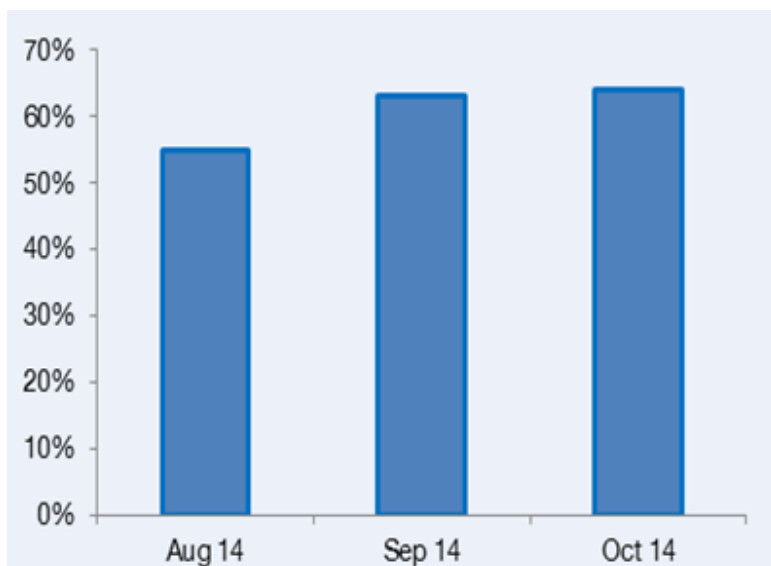
“Le prestazioni in ordine alla puntualità nell’ambito del settore sono inaccettabilmente basse per molti caricatori” afferma Simon Heaney, dirigente della ricerca sulla filiera della distribuzione alla Drewry.

Heaney, peraltro, si aspetta che un miglioramento risulti dai prezzi più bassi del petrolio.

“I costi più bassi del carburante non faranno immediatamente sì che le portacontainer viaggino alle loro velocità di progettazione.

Ma i vettori quanto meno adesso dovrebbero voler viaggiare più veloci se non riescono a rispettare gli orari” ha dichiarato.

Nello specifico, la Maersk Line ha avuto un tasso di arrivi in orario dell’80,4% mentre la Hamburg Süd si è attestata al 78,8%.



Le due linee di navigazione hanno distanziato notevolmente gli immediati inseguitori della Cosco, che hanno fatto registrare il 69,9%, mentre i soci di quest’ultima nell’alleanza CKYHE, vale a dire Evergreen, "K" Line, Hanjin e Yang Ming, non sono troppo lontani.



La Drewry Maritime Research di Londra ha sviluppato la nuova versione online della sua pubblicazione *Carrier Performance Insight* in collaborazione con la CargoSmart, società informatica per la gestione delle spedizioni di Hong Kong.

Quest'ultima si serve dei dati AIS (sistema automatico di identificazione) per misurare gli arrivi puntuali nei porti rispetto agli orari di 350 diverse combinazioni fra coppie di porti.

L'affidabilità delle portacontainer in tutto il settore è migliorata gradualmente nel periodo trimestrale che va fino ad ottobre.

Gli ultimi dati mostrano come le prestazioni aggregate con arrivi puntuali per i traffici Asia-Europa, transpacifico e transatlantico siano migliorate sino al 64% ad ottobre, in aumento rispetto al 63% di settembre ed al 55% di agosto.

Malgrado lo stabile miglioramento mensile, le prestazioni trimestrali fra agosto ed ottobre sono state inferiori a quelle dei tre mesi precedenti con il 60,6% rispetto al 61,1%.

Lo scostamento medio fra l'ETA (il giorno previsto per l'arrivo) e l'ATA (giorno reale di arrivo) è rimasto di 1,1 giorni per il medesimo periodo.

*(da: seanews.com.tr, 10 Dicembre 2014)*

**IN CALENDARIO**

- [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.