



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 XXXIII
Numero del 15 Gennaio 2015

PORTI

IL PORTO DI ANVERSA STABILISCE UN ALTRO RECORD DI MERCI MOVIMENTATE NEL 2014 Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

UN ALTRO GIRO SULLE MONTAGNE RUSSE PER LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE
NEL 2014 " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

LA QUOTA DELLA MODALITÀ DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO
SCENDE AL DI SOTTO DELLA SOGLIA DEL 10% IN FRANCIA " 10

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL DEVE VENDERE MYFERRYLINK DOPO AVER PERSO LA BATTAGLIA IN TRIBUNALE
DURATA DUE ANNI " 13

TRASPORTO FLUVIALE

IL DUISPORT INCREMENTA I VOLUMI COMPLESSIVI MOVIMENTATI
SINO A 65 MILIONI DI TONNELLATE " 15

INDUSTRIA

FUSIONE NEL SETTORE EUROPEO DEI CARRI FERROVIARI " 17

LEGISLAZIONE

IN VIGORE LE NUOVE REGOLE DELL'UNIONE EUROPEA SULL'INQUINAMENTO MARITTIMO " 19

STUDI E RICERCHE

I MAGGIORI VETTORI MONDIALI SONO CRESCIUTI DI NUOVO L'ANNO SCORSO
CON L'ARRIVO DI PORTACONTAINER SEMPRE PIÙ GRANDI " 22

REEFER

DOMINIO DEI CONTENITORI REFRIGERATI NEI TRAFFICI REEFER " 24

CONFERENZE E CONVEGNI

IL SEGRETARIO GENERALE DELL'IMO LANCIA IL TEMA DELLA GIORNATA MARITTIMA
MONDIALE 2015: "FORMAZIONE ED ADDESTRAMENTO NEL SETTORE MARITTIMO" Pag. 26

IN CALENDARIO " 29

15 Gennaio 2015

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

PORTI

IL PORTO DI ANVERSA STABILISCE UN ALTRO RECORD DI MERCI MOVIMENTATE NEL 2014

Ci si aspetta che il porto di Anversa abbia movimentato complessivamente 198,8 milioni di tonnellate di merci trasportate entro la fine del 2014.

Si tratta di un incremento del 4,2% rispetto al 2013 e di un nuovo record per il porto.

Il precedente record risale al 2013, quando i volumi di merci trasportate avevano raggiunto i 190,8 milioni di tonnellate.

La crescita da record è stata indotta dalla movimentazione di container (in aumento del 5,6%) e delle rinfuse liquide (in aumento del 5,4%).

L'altra faccia della medaglia è stata rappresentata dalla contrazione dei volumi delle impegnative merci unitizzate non in contenitori (in ribasso del 3,3%) e delle rinfuse secche (meno 4,9%).

Contenitori e merci unitizzate non containerizzate

I traffici di container mostrano una crescita impressionante, sia in tonnellate che per numero di box.

Il numero dei contenitori standard (unità equivalenti a venti piedi) è salito del 4,5% per 8,96 milioni di TEU.

Ciò significa che Anversa dovrebbe oltrepassare il segno dei 9 milioni di TEU nel 2015.

Anche in termini di tonnellaggio, la crescita è stata più che rispettabile, in aumento del 5,6% per 108,1 milioni di tonnellate.

I volumi ro/ro, tuttavia, sono scesi dell'1,2% per 4,51 milioni di tonnellate.

Le cifre in questione sono principalmente dovute al decremento del numero di automobili movimentate.

Entro la fine del 2014 ci si aspetta che saranno state spedite in entrata od uscita dal porto di Anversa 1,2 milioni di auto, vale a dire il 7,8% in meno rispetto al 2013.

I volumi inferiori sono stati dovuti fra l'altro all'epidemia di Ebola in Africa Occidentale, ai disordini avvenuti in Medio Oriente ed alla brutta situazione economica in Argentina e Brasile, tutti quanti importanti mercati per le auto di seconda mano.

Le merci unitizzate non containerizzate convenzionali per parte loro sono calate del 3,3% e ci si aspettano per l'intera annata complessivamente 9,75 milioni di tonnellate.



Peraltro, malgrado questo decremento, le merci unitizzate non containerizzate sono ancora assai importanti per l'occupazione in porto, rappresentando qualcosa come il 40% della forza-lavoro in banchina.

Rinfuse liquide

I volumi delle rinfuse liquide si sono espansi nel corso degli ultimi 12 mesi del 5,4% per 62,7 milioni di tonnellate.

Dopo il 2013 da record in cui la crescita totale delle rinfuse liquide si è impennata del 31,4%, le cifre relative al 2014 sono ancora molto significative.

Le esportazioni di rinfuse liquide in particolare sono aumentate decisamente del 17,8% a causa delle maggiori attività di traffico di alcuni soggetti.

Le importazioni da parte loro sono rimaste più o meno stabili.

Il settore petrolchimico nel porto di Anversa ha fornito notizie positive diverse volte nel corso dell'ultimo anno.

C'è stato l'investimento da parte della ExxonMobil, il gigante petrolifero americano che ha annunciato un impegno da 1 miliardo di dollari destinato alla propria raffineria situata nel porto di Anversa.

La nuova infrastruttura convertirà residui petroliferi pesanti ad elevato contenuto di zolfo in prodotti petroliferi più puliti ed in carburanti per i trasporti come il diesel ed il gasolio per le navi.

Il gruppo francese Total da parte sua sta allo stesso modo investendo 1 miliardo di euro nel proprio sito di Anversa.

L'ulteriore sviluppo di questa piattaforma petrolchimica è una delle principali ambizioni dell'Autorità Portuale di Anversa per il prossimo futuro.

A questo proposito, essa ha costituito un gruppo di lavoro per il petrolio ed i prodotti chimici che collaborerà con la FISCH e la Essencia al fine di realizzare condizioni ideali per attirare investitori internazionali ad Anversa.

Rinfuse secche

I volumi di rinfuse secche si sono contratti del 4,9% sino a 13,67 milioni di tonnellate.



Questa persistenza della tendenza verso il basso è stata causata dal declino delle importazioni di carbone, dovuto principalmente alla chiusura di varie centrali elettriche alimentate a carbone nell'immediato hinterland del porto.

Non ci si aspetta che questa tendenza possa

essere presto invertita in qualche momento.

Navi marittime

Nel corso degli ultimi 12 mesi hanno fatto scalo al porto di Anversa 13.978 navi marittime, l'1,7% in meno rispetto all'anno precedente.

D'altro canto, il tonnellaggio lordo è stato in aumento dell'1,5% per 334,68 milioni di tonnellate lorde.

Ci si aspetta che il numero delle ULCS (navi portacontainer ultra-grandi da 10.000 TEU ed oltre) raggiunga nel 2014 il numero di 265, 67 in più rispetto al 2013.

La crescita è stata particolarmente marcata nella categoria delle unità da 13.000 TEU ed oltre, con non meno di 80 di queste gigantesche portacontainer a scalare Anversa nel 2014.

Ci si aspetta che all'inizio di gennaio (ETA 7 gennaio) arrivi ad Anversa la *Morten Maersk*, che con i suoi 18.000 TEU è ancora la più grande nave portacontainer in servizio di tutto il mondo.

(da: hellenicshippingnews, 31 Dicembre 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

UN ALTRO GIRO SULLE MONTAGNE RUSSE PER LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE NEL 2014

I vettori marittimi hanno persistito nella loro strategia da casinò nel 2014, giocandosi tutto al tavolo da poker nella propria ricerca infinita di impiego delle portacontainer più grandi, per conseguire in tal modo vantaggi relativi ai costi unitari rispetto ai rivali.

Sfortunatamente per i bilanci della maggior parte dei vettori più prodighi, il loro gioco è naufragato in modo spettacolare dal momento che le tariffe di nolo sono calate più rapidamente rispetto alla diminuzione dei costi unitari.

Nel contempo, sono stati nuovamente concessi ai caricatori incrementi generali tariffari per un importo di migliaia di dollari, posti in essere per contrastare l'erosione dei proventi, nel corso di settimane nelle guerre tariffarie che sporadicamente sono scoppiate lungo le principali direttrici di traffico, facendo sì che gli incrementi generali tariffari divenissero alquanto ridicoli.

La principale eccezione alla regola, tuttavia, è stata la mano vincente mostrata dalla Maersk Line: un modello imprenditoriale aerodinamico – sviluppato negli anni precedenti in cui il vettore danese aveva lasciato indietro il settore nella lotta per tornare al profitto – che vedrà la maggiore linea di navigazione containerizzata mondiale incassare un netto di oltre 2 miliardi di dollari nell'annata.

Tuttavia, persino la Maersk ha compreso di avere bisogno di aiuto per riempire i suoi colossi ultra-grandi da 18.000 TEU e questo si è dimostrato essere il fattore decisivo di un inatteso corteggiamento che le ha fatto proporre un'alleanza di condivisione di navi con gli arcirivali della MSC e della CMA CGM.

L'alleanza, denominata P3, dopo aver superato gli ostacoli normativi negli Stati Uniti ed in Europa, alla fine si è dissolta a causa del boicottaggio delle autorità sulla concorrenza cinesi che hanno ravvisato il piano di stretto concentramento del tonnello operativo come simile ad una fusione.

La Maersk e la MSC non hanno perso tempo a lasciare sull'altare la CMA CGM dopo aver ricevuto quel duro colpo e hanno messo assieme una versione diluita della P3, la 2M.

E, a tempo debito, l'accordo di condivisione navi così annacquato si è dato da fare per superare le riserve dell'organismo dei caricatori e di schivare le obiezioni normative.

Nel frattempo, la piantata in asso CMA CGM si è precipitata nel letto delle potenze emergenti UASC e CSCL allo scopo di formare la Ocean Three, nome che suona più romantico, che verrà lanciata a metà gennaio, data simile a quella prevista per la 2M.

E la parte finale del mosaico delle alleanze fra vettori sulla direttrice di traffico est-ovest è stata completata quando l'alleanza CKYH ha aggiunto altra potenza di fuoco con l'inclusione nel gruppo della taiwanese Evergreen.



Altrove, c'è stato altro consolidamento fra vettori: le attività containerizzate della CSAV sono state fuse nella Hapag-Lloyd mentre la Hamburg Süd ha acquisito la CCNI, stipulando inoltre un accordo globale di scambio di slot con la UASC.

La formazione di quattro mega-alleanze ha comportato l'impiego di una "nuova normale" portacontainer ultra-grande nella direttrice di traffici Asia-Europa di dimensioni da un minimo di 13.000 TEU a 18.000 TEU ed oltre.

Di conseguenza, le navi da 8.000-10.000 TEU che finora hanno rappresentato le navi cavallo di battaglia sull'Asia Europa erano in esubero: non essendo più economiche, sono state pertanto riversate a cascata in altri traffici.

Peraltro, l'introduzione casuale fuori dagli orari delle portacontainer ultra-grandi nei porti nord-europei ha causato momenti critici presso i due più grandi hub di Rotterdam ed Amburgo, aggravati dalla crescita delle importazioni da un anno all'altro valutata dagli esperti nell'ordine dell'8%.

Ed altrove, il re-impiego rafforzato in traffici che non solo non avevano bisogno di navi più grandi ma erano inoltre impreparati a far fronte a maggiori scambi di container ha contribuito a congestionare i porti sulla costa occidentale degli Stati Uniti, dell'America Latina e dell'Africa occidentale.

Ma una buona notizia per i vettori è arrivata nel corso del trimestre finale dell'anno a compensare l'erosione dei proventi, sotto forma di una riduzione

del 45% dei prezzi del bunker in seguito al crollo mondiale del prezzo del petrolio.

Il carburante ha costituito qualcosa come il 60% dei costi operativi di una nave, di modo che per i vettori il risparmio sarà notevole, malgrado le loro lamentele relative al fatto che saranno di più i vantaggi che i caricatori trarranno dalla riduzione dei sovrapprezzi inerenti al bunker.

Tuttavia, sebbene i vantaggi a breve termine derivanti dal sostanzioso calo dei prezzi del carburante siano ovvii, resta da vedere come le implicazioni a lungo termine per le economie dei paesi produttori di petrolio andranno ad impattare a livello globale.

(da: theloadstar.co.uk, 23 Dicembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA QUOTA DELLA MODALITÀ DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO SCENDE AL DI SOTTO DELLA SOGLIA DEL 10% IN FRANCIA

È un'affermazione forte, quella rilasciata dalla AFRA (Association Française du Rail) in una pubblicazione specialistica dedicata al trasporto merci europeo.

La quota modale delle ferrovie nel trasporto merci terrestre è scesa in Francia al di sotto del 10% nel 2013.

In tonnellate/km, il traffico è diminuito del 31% nel corso del periodo 2003-2013 secondo i dati di Eurostat citati dalla AFRA.



In Germania, allo stesso tempo, si è assistito ad una crescita dei traffici del 43% e nel Regno Unito del 15%.

Secondo l'AFRA, le tendenze nell'ambito dei traffici di trasporto merci ferroviario in Francia non corrispondono allo sviluppo economico generale.

Fra il 2000 ed il 2011, secondo i dati di Eurostat, il PIL è cresciuto del 14% mentre la produzione industriale è calata dell'8%.

Peraltro, il traffico ferroviario è diminuito del 40% mentre il trasporto stradale ha conseguito quote di mercato a svantaggio di quello su rotaia (+26%) a causa della sua crescente competitività.

Il contributo dei nuovi arrivati

Tuttavia, il trasporto merci ferroviario privato ha contribuito a limitare i danni.

La loro quota di mercato è pertanto passata dal 9% del 2008 al 36% nel 2013.

Questo dato comprende le consociate private dello storico operatore SNCF (9,5%) e dei membri dell'AFRA nuovi arrivati (26,5%).

Questi operatori hanno nel complesso visto incrementarsi il proprio traffico del 172% nel corso del periodo 201-2013.

Il loro giro d'affari è stato di 479 milioni di euro nel 2013; altre cifre-chiave sono quelle relative alla forza-lavoro, pari a 2.230 dipendenti, e ad una flotta di 325 locomotive.

Resta ancora da dire che, secondo uno studio della ditta di consulenze Bain & Compagnie elaborato nel 2010, l'attività in Francia è stata particolarmente influenzata dalle infrastrutture a causa di una rete del tipo hub caratterizzata da molti punti di congestione e da una gestione delle tracce penalizzata dalla priorità data ai treni passeggeri.

Gli altri principali ostacoli riguardano la rigidità delle prenotazioni e la proliferazione di tratte precarie, nonché l'adattamento a decenni di sotto-investimenti nei cantieri il cui impatto è andato incrementandosi fino al 2011.

Germania: l'esempio da seguire?

La Germania è senza dubbio la prima della classe in Europa nel settore del trasporto merci ferroviario.

Non solo i suoi traffici si sono incrementati del 40% in dieci anni, ma la quota modale del trasporto merci ferroviario è aumentata dal 18,4 al 23,1% in media pur nello scenario di stagnazione in Europa.

Questo paese prova che il declino del trasporto merci non è irreversibile.

Al di là della forte crescita del trasporto combinato (circa il 15% fra il 2005 ed il 2012), che va a compensare il calo dei carichi convenzionali, quello che richiama l'attenzione è il rilancio del carro singolo.

Lo storico operatore DB Schenker Rail, nel 2012, ha posto in essere la ripresa della strategia "Netzwerkbahn".

Come si legge nella pubblicazione specialistica della AFRA, "questa strategia si basa su un precedente sistema di prenotazioni computerizzato per l'aggregazione di carri singoli, riecheggiando la rete internazionale Xrail, un'alleanza di sette operatori merci europei (la Freight SNCF non vi è compresa) lanciata nel 2010 ed operativa in dieci paesi".

Nondimeno, non è tutto perfetto.

Tutti gli attori del trasporto merci ferroviario tedesco devono infatti far fronte ai crescenti costi energetici, all'abbandono del nucleare ed alla scelta di energia rinnovabile con impatto finanziario sul settore.

Un notevole costo obbligatorio cui si aggiunge la normativa sull'inquinamento acustico.

Ciò richiederà il rinnovo del materiale rotabile.

(da: eurift.eu/wk-transport-logisticque.fr, 13 Gennaio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

EUROTUNNEL DEVE VENDERE MYFERRYLINK DOPO AVER PERSO LA BATTAGLIA IN TRIBUNALE DURATA DUE ANNI

L'operatore del tunnel della Manica Eurotunnel ha annunciato di essere alla ricerca di acquirenti per i tre traghetti ex SeaFrance che hanno navigato sotto il marchio MyFerryLink dopo che un tribunale del Regno Unito ha confermato la decisione dell'Autorità per la Concorrenza ed i Mercati ai sensi della quale l'acquisizione ha distorto il mercato dei traghetti attraverso la Manica.

Eurotunnel inizialmente aveva acquisito il *Rodin*, il *Berlioz* ed il *Nord-Pas-de-Calais* nel 2012 in seguito al fallimento e poi aveva noleggiato le navi alla SCOP, una cooperativa costituita dagli ex dipendenti della SeaFrance, la quale l'anno scorso ha trasportato 400.000 camion.



Tuttavia, gli operatori di traghetti rivali nell'attraversamento della Manica DFDS e P&O Ferries avevano sporto reclamo nel senso che quell'accordo, messo assieme alla significativa quota di mercato di Eurotunnel nel settore dei collegamenti Regno Unito-Francia mediante i suoi servizi di collegamento fisso, rappresentava l'effettiva realizzazione di una situazione di monopolio.

Ciò era sfociato in una battaglia in tribunale che è durata quasi due anni.

Jacques Gounon, presidente ed amministratore delegato del Groupe Eurotunnel, ha dichiarato: "Il MyFerryLink rappresenta un successo operativo e commerciale.

Siamo orgogliosi di essere riusciti dove così tanti altri hanno fallito.

Data la posizione della autorità britanniche, il futuro della MyFerryLink sarà adesso deciso al di fuori del nostro gruppo”.

Una dichiarazione della sua società aggiunge: “Questa decisione è illogica.

Essa riduce la concorrenza nello stretto ed è contraria agli interessi del libero scambio.

Il CAT (Tribunale d’Appello per la Concorrenza) sta costringendo il Groupe Eurotunnel a ritirarsi da questa attività.

Alla luce della richiesta di cessare le operazioni entro mesi, che è stata confermata, e di monetizzare il valore del lavoro conseguito, il Groupe Eurotunnel adesso cercherà un acquirente per la MyFerryLink”.

Sembrerebbe che la decisione del 9 gennaio possa essere stata il colpo finale della battaglia per Eurotunnel, che ha sempre affermato di essere semplicemente il proprietario dei mezzi navali e che MyFerryLink era una società distinta in concorrenza con i servizi appartenenti ad Eurotunnel.

Tuttavia, la commissione per la concorrenza del Regno Unito ha deciso che mediante l’acquisizione delle tre navi essa aveva di fatto acquistato le attività di SeaFrance, opinione questa condivisa dal curatore fallimentare francese della SeaFrance, sebbene ciò non costituisse una garanzia bastante ad evitare l’acquisizione riguardo alla distorsione della concorrenza.

Alla SCOP resta una possibilità di appello, sottolinea la DFDS, e malgrado l’apparente rassegnazione di Eurotunnel alla decisione del tribunale, si sa che la cooperativa sta preparando una risposta per adire il tribunale.

(da: theloadstar.co.uk, 9 Gennaio 2015)

TRASPORTO FLUVIALE

IL DUISPORT INCREMENTA I VOLUMI COMPLESSIVI MOVIMENTATI SINO A 65 MILIONI DI TONNELLATE

Secondo le attuali previsioni, il duisport Group movimenterà volumi complessivi di carichi pari a 65 milioni di tonnellate nel 2014, rispetto ai 62 milioni di tonnellate nel 2013.

I risultati positivi inerenti in particolare al trasporto combinato hanno svolto un ruolo decisivo riguardo a tale sviluppo.

La movimentazione di contenitori su navi, treni e camion è destinata a crescere del 13% per circa 3,4 milioni di TEU (3 milioni di TEU nel 2013), raggiungendo pertanto ancora un altro massimo storico.

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

Questo gratificante sviluppo si basa per molti versi sulla riuscita degli investimenti effettuati nel corso degli ultimi anni e dei volumi movimentati ad essi correlati” afferma Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

I fattori essenziali dello sviluppo in questione sono stati i settori delle automobili, dei prodotti chimici e delle merci di consumo.



La forte crescita sperimentata nei volumi containerizzati è riuscita a compensare la tendenza verso il basso inerente al mercato nelle attività

relative al carbone nella seconda metà del 2014.

Specialmente piacevole è stato lo sviluppo sperimentato dal terminal di trasporto combinato logport III, le cui operazioni sono state avviate all'inizio del 2013.

Oltre 80 treni alla settimana vengono ora movimentati presso il logport III.

Ciò non soltanto 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 a venire.

“Con l'estensione e lo sviluppo delle nostre capacità terminalistiche nel mirino, abbiamo creato le condizioni per una crescita aggiuntiva.

Siamo pertanto fiduciosi di essere in grado di consolidare ulteriormente la nostra posizione quale maggiore località di movimentazione dei contenitori in Europa centrale nel corso del prossimo anno” afferma Erich Staake.

La Duisburger Hafen AG possiede e gestisce il Porto di Duisburg, il più grande porto interno del mondo.

In ragione di questa localizzazione portuale e logistica, il Duisport Group offre pacchetti di servizio completi nel settore delle infra e sovrastrutture, compresa la gestione della delocalizzazione.

Inoltre, anche le sue società controllate forniscono servizi logistici come lo sviluppo e l'ottimizzazione di filiere di trasporto e logistica, servizi di trasporto merci ferroviario, amministrazioni di attività edilizie e logistica dell'imballaggio.

(da: bulk-distributor.com, 12 Dicembre 2014)

INDUSTRIA

FUSIONE NEL SETTORE EUROPEO DEI CARRI FERROVIARI

Il VTG Group, con sede ad Amburgo, una delle maggiori imprese europee nel settore del leasing di carri ferroviari, ha portato a termine l'acquisizione del suo concorrente svizzero AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn Holding AG).

La proposta di acquisizione era stata dapprima annunciata nello scorso settembre, poco dopo le dimissioni di Karsten Sachsenröder quale amministratore delegato della AAE "a causa di divergenze di opinione riguardo al futuro sviluppo della AAE".

Il VTG ha ora annunciato di avere ottenuto l'approvazione in ordine all'acquisizione da tutte le autorità preposte alla concorrenza competenti (in Germania, Austria, Polonia e Russia).

Il VTG pertanto incrementa la propria flotta di carri in leasing da circa 50.000 ad oltre 80.000 ed il profilo dell'età media passa da 23 a 20 anni, dal momento che il profilo dell'età della flotta della AAE è di circa 15 anni.

Inoltre, il VTG rafforza la propria presenza nel campo dei carri di trasporto combinato/intermodale, in cui la AAE è stata particolarmente attiva ed innovativa nel corso degli anni.

La flotta derivante dalla fusione comprende carri cisterna, carri intermodali, carri per trasporto merci standard e carri a pareti scorrevoli, con un'ampia gamma di servizi corrispondenti.

Come annunciato nello scorso mese di settembre, alla luce della transazione, il VTG AG ha emesso circa 7,4 milioni di nuove quote azionarie, incrementando il proprio capitale fino a 28,8 milioni di euro (un aumento del 34%).

Il venditore, Andreas Goer, acquisterà queste quote ai sensi della controprestazione contrattuale concordata e, così facendo, diventerà il secondo maggior azionista singolo del VTG dopo la Compagnie Européenne de Wagons Sàrl gestita da Wilbur Ross.

Mark Stevenson, direttore finanziario della AAE divenuto poi anche amministratore delegato ad interim dopo la partenza di Sachsenröder, si è aggregato al consiglio di amministrazione del VTG.

Oltre al noleggio di carri ferroviari, il VTG fornisce servizi logistici multimodali, per lo più nel settore del trasporto ferroviario ed in quello dei trasporti di contenitori cisterna a livello globale.



In qualche misura, perciò, si trova in concorrenza con i clienti della AAE.

Non è chiaro quali assicurazioni abbiano dato le autorità sulla concorrenza a questo proposito.

Nell'ambito di uno sviluppo non correlato alla suddetta vicenda, la Broekman con sede a Rotterdam ha annunciato di avere rilevato tutte le quote della Marico Scheepvaart, della Marico Expeditie e della Uniteam Projects.

La Marico, che si concentra sulla logistica aerea, marittima e di carichi speciali, continuerà le proprie attività a Schiedam, Schiphol ed Eemshaven, sotto il marchio Marico/Uniteam.

A dicembre la Broekman aveva venduto la propria divisione automobilistica alla C.Ro Ports ed aveva annunciato la propria intenzione di concentrarsi sulle attività logistiche di nucleo.

L'accordo relativo alla Marico rappresenta un ulteriore passo in quella direzione.

"La logistica, le spedizioni, il magazzinaggio e la distribuzione avranno una base più ampia e solida in conseguenza dell'acquisizione della Marico" afferma la Broekman.

(da: worldcargonews.com, 7 Gennaio 2015)

LEGISLAZIONE

IN VIGORE LE NUOVE REGOLE DELL'UNIONE EUROPEA SULL'INQUINAMENTO MARITTIMO

Il contenuto massimo di zolfo dei carburanti marittimi è stato limitato allo 0,1% nell'ambito dei mari che circondano il Regno Unito ai sensi della direttiva dell'Unione Europea entrata in vigore il 17 dicembre scorso.

Questo vorrà dire che a partire dal 2015 le navi e le imprese marittime degli stati membri dell'Unione Europea dovranno utilizzare carburanti a basso contenuto di zolfo o sistemi di pulizia del gasolio al fine di adeguarsi a tali limitazioni.

Secondo la Commissione Europea, la navigazione marittima emette un pericoloso inquinamento dell'aria sulle lunghe distanze che può contribuire ad impoverire la qualità dell'aria in molte città europee.

In precedenza, il contenuto massimo di zolfo nei carburanti marittimi era limitato al 3,5%, ma l'ultima direttiva del Parlamento e del Consiglio Europeo limita progressivamente ed ulteriormente questa percentuale per gli stati membri allo 0,1% nel Mare del Nord e nel Canale della Manica nel 2015 ed allo 0,5% in altri mari europei entro il 2020.



La Commissione ha descritto il Mare del Nord, il Canale della Manica ed il Mar Baltico come

“ecosistemi molto fragili”.

Così come gli effetti sull'ecosistema quali quelli apportati dalle piogge acide, le emissioni di diossido di zolfo possono generare polveri sottili e particolati in grado di causare malattie respiratorie e cardiovascolari.

Secondo la Commissione, ciò riduce altresì l'aspettativa di vita nell'Unione Europea di un periodo fino a due anni.

Molte navi – e specialmente quelle grandi – utilizzano gli oli carburanti pesanti per la propulsione ed essi possono presentare un contenuto di zolfo fino al 5%.

In confronto, l'Unione Europea limita il contenuto di zolfo nei carburanti utilizzati dai camion o dalle automobili allo 0,001%.

Secondo la Strategia Tematica dell'Unione Europea sull'inquinamento atmosferico dal 2005, si prevedeva che le emissioni di zolfo della navigazione marittima potessero superare le emissioni di fonti basate a terra in Europa entro il 2020.

L'ultima direttiva (2012/33/EU) proposta a luglio del 2011 costituisce un emendamento alla direttiva originale (1999/32/EC) riguardo al contenuto di zolfo dei carburanti marini concordata nel 1999.

Questa direttiva è stata inoltre emendata nel 2005 allo scopo di limitare il contenuto massimo di zolfo nei carburanti marittimi all'1,5% nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nella Manica.

Attuazione

Gli stati membri hanno adesso tempo fino al 18 giugno 2015 al massimo per emendare le proprie esistenti normative sulla qualità dei carburanti marini al fine di allinearsi alla nuova direttiva.

Da quel momento in poi, essi dovranno far sì che le navi utilizzino carburanti con un contenuto di zolfo dello 0,1% o meno nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nella Manica.

Tuttavia, esistono altri metodi di conformità accettabili quale alternativa ai carburanti a basso contenuto di zolfo.

La direttiva stabilisce altresì che le navi operative in tutte le altre zone dei mari europei dovranno usare carburanti con un contenuto di zolfo al di sotto dello 0,5% dal 2020 in poi.

Sim Kallas, vice presidente della Commissione Europea, ha dichiarato: "L'Europa si accinge adesso a mettere in atto gli impegni presi ad unanimità dai suoi stati membri nell'ambito dell'IMO sin dal 2008.

Siamo inoltre consapevoli dei costi dell'adeguamento che toccano il settore e che stiamo cercando di minimizzare attraverso la struttura dello "Strumento per i Trasporti per Via d'acqua Sostenibili" presentato a settembre del 2011.

Il commissario all'ambiente Janez Potočnik ha detto: "Migliorare la qualità dell'aria è una sfida ambientale risalente.

C'è voluto un po' di tempo ma ora il settore marittimo è coinvolto in questa azione.

I veri vincitori sono i cittadini europei che respireranno aria più pulita ed usufruiranno di una vita più sana e di un'industria che fornisce carburanti e tecnologia puliti".

Alternative ai carburanti a basso contenuto di zolfo

Oltre ad utilizzare carburanti a basso contenuto di zolfo, sarà possibile servirsi di altri metodi al fine di conformarsi agli ultimi limiti sulle emissioni marittime, quali l'uso dei sistemi di pulizia del gas esausti o delle navi con propulsione a gas naturale liquido.

Le navi e le ditte del settore marittimo avranno bisogno di finanziare i provvedimenti necessari per conformarsi ai limiti relativi allo zolfo, ma secondo la Commissione gli strumenti di finanziamento del trasporto quali i TEN-T, i programmi Marco Polo e anche la BEI (Banca Europea degli Investimenti) forniscono supporto finanziario ai progetti basati sul trasporto marittimo verde.

(da: airqualitynews.com, 19 Dicembre 2014)

STUDI E RICERCHE

I MAGGIORI VETTORI MONDIALI SONO CRESCIUTI DI NUOVO L'ANNO SCORSO CON L'ARRIVO DI PORTACONTAINER SEMPRE PIÙ GRANDI

Secondo l'esame della flotta 2014-2015 relativo ai primi 20 vettori marittimi condotto da Alphaliner, la Maersk Line ha incrementato la propria capacità cellulare complessiva di 318.000 TEU nel 2014 per 2,89 milioni di TEU, equivalenti a 604 navi ed in espansione del 12% rispetto al 2013.

La MSC – seconda maggiore linea di navigazione containerizzata del mondo nonché socia della Maersk Line nell'alleanza est-ovest 2M che presto sarà lanciata – ha accresciuto la propria capacità operativa della più modesta cifra di 168.000 TEU, ovvero il 7% in più nel 2014, sino a raggiungere 2,54 milioni di TEU per una flotta di 497 navi di proprietà e noleggate.

Tuttavia, Alphaliner nota che la MSC si accinge a ricevere 30 nuove navi quest'anno con una capacità complessiva di 357.000 TEU – incluse sei unità da 19.200 TEU in noleggio a lungo termine – che potrebbero far sì che il vettore con sede a Ginevra sorpassi la Maersk nella classifica mondiale, quanto meno in termini di capacità.

Ciò detto, in seguito alla consegna definitiva delle sue 20 ammiraglie Triple-E da 18.300 TEU, è probabile che la Maersk annunci un nuovo programma di ristrutturazione della flotta che comprenderebbe una combinazione di navi di proprietà e navi noleggate in entrata.

La domanda è: quanto è importante per la direzione della Maersk che la linea di navigazione conservi la propria posizione in cima alla classifica?

La terza classificata CMA CGM (escludendo l'ancora da completare acquisizione della OPDR) ha fatto compiere alla sua flotta un balzo del 9% nel 2014, avendo aggiunto 139.000 TEU fino a 1,6 milioni di TEU per 446 navi.

Il vettore francese quest'anno prenderà in consegna nuove navi: si tratta di 25 unità, equivalenti ad ulteriori 268.800 TEU.

La CMA CGM si aggregerà alla CSCL ed alla UASC per lanciare l'alleanza O3 (Ocean Three) a metà di gennaio ed anche i due partner sopra citati hanno visto aumentare le proprie flotte nel 2014, con la CSCL che ha incrementato la propria capacità cellulare del 14% sino a 674.000 TEU e la UASC del 25% per

350.000 TEU, mentre si sta preparando quest'anno ad una iniezione di steroidi di navi portacontainer ultra-grandi.

La "nuova" Hapag-Lloyd, che ha incorporato le attività containerizzate della



CSAV alla fine dello scorso anno, adesso si attesta al quarto posto della classifica mondiale con una capacità di 980.000 TEU.

Tuttavia, la sua flotta combinata in realtà si è contratta del 2%, ovvero di 18.000 TEU, in conseguenza della razionalizzazione derivante dalla fusione.

La Evergreen, che è stata superata dalla Hapag-Lloyd attestandosi al quinto posto nella classifica mondiale, ha persistito nella propria "aggressiva espansione" nel 2014, aggiungendo 187.000 TEU di tonnellaggio di nuova costruzione sino a raggiungere 945.000 TEU di capacità.

In questa cifra sono comprese unità da 13.800 TEU in noleggio a lungo termine e ciò ha rappresentato un cambiamento di strategia per il vettore taiwanese che finora aveva evitato di entrare nel club delle navi portacontainer ultra-grandi.

Il più notevole calo di capacità fra i vettori di punta è stato quello della APL che ha ridotto la propria flotta operativa del 12% sino a 562.000 TEU e che ora si posiziona ad una modesta decima posizione nella classifica mondiale.

Alphaliner fa notare che la politica di riduzione della capacità della APL, che ha compreso la riconsegna dell'imponente quantitativo di 155.000 TEU di tonnellaggio noleggiato, non è riuscita a contenere le perdite in cui è incorsa la propria società-madre NOL, che si sono ampliate per 175 milioni di dollari nei primi nove mesi del 2014 rispetto ai 61 milioni di dollari del medesimo periodo dell'anno precedente, mettendo così il coperchio ad un'annata "deprimente" per il vettore con sede a Singapore.

(da: thloadstar.co.uk, 6 Gennaio 2015)

REEFER

DOMINIO DEI CONTENITORI REFRIGERATI NEI TRAFFICI REEFER

Secondo il rapporto annuale sul mercato reefer della Dynamo, nel 2014 si stima che 101,1 milioni di tonnellate di prodotti freschi siano stato trasportati in navi reefer convenzionali e container reefer.

Il settantaquattro per cento del totale è stato trasportato in contenitori, il che mette in luce il fatto che le navi reefer convenzionali stanno continuando a perdere quote di mercato nei confronti degli operatori containerizzati, come mostra *"The Reefer Analysis: Market Structure, Conventional, Containers report"* di Franz Wails.

E ci si aspetta che questa tendenza continui negli anni a venire.

Un decennio fa, la metà dei volumi complessivi di prodotti freschi veniva trasportata in contenitori, cifra poi salita al 62% nel 2009.

Wails ha detto che uno dei fattori che hanno contribuito a tale sviluppo è stato



il fatto che i traffici della frutta stanno sempre più sacrificando i propri servizi convenzionali a favore degli slot nei servizi containerizzati, come riportato da *Lloyd's Loading List*.

Questo sviluppo ha avuto inizio nel 2011 e la MSC (Mediterranean Shipping Co) ha avuto particolarmente successo nell'attrarre i

coltivatori di frutta.

Quest'anno la No Boa ha tagliato drasticamente il proprio servizio di linea per l'Equador, la Costa Orientale USA ed il Nord Europa in cambio di slot nei servizi della MSC, mentre la Chiquita assicurerà carichi reefer per un nuovo servizio per il Centro America e la Costa Orientale USA della MSC.

Quale conseguenza del dirottamento dai servizi convenzionali a quelli containerizzati, il rapporto ha altresì messo in evidenza come gli operatori reefer stiano cercando di diventare operatori ibridi offrendo entrambi i tipi di nave.

Il principale sviluppo su questo fronte è stata la decisione a luglio della Seatrade Reefer Chartering, maggiore operatore mondiale di navi reefer, di acquisire due navi attrezzate portacontainer da 2.200 TEU in consegna nel 2016.

“La Seatrade ha sottolineato che questa ordinazione ha costituito l’avvio di un più grande programma di nuove costruzioni che coinvolge questo tipo di grandi navi portacontainer reefer, forse persino fino a 20 unità, come si vociferava alla fine dell’anno” si legge nel rapporto della Dynamar.

“Se le voci si rivelassero esatte, potrebbe esserci del vero anche nella storia secondo cui, allo stesso tempo, la compagnia di navigazione sta per ordinare 20 unità più piccole specializzate in reefer convenzionale, per lo più per il trasporto di pesce e carne surgelata”.

In termini di registro delle ordinazioni, appena una nave reefer convenzionale è attualmente in fase di costruzione: si tratta di un’unità da 200.000 piedi cubi per la Toei Reefer Line in consegna alla metà di quest’anno.

Essa sarà la prima nuova nave consegnata da ottobre 2011.

In conseguenza della mancanza di nuove ordinazioni e di un’età media della flotta esistente di 24 anni, Wails si aspetta che la flotta convenzionale diminuisca del 60% sino a 140 navi entro il 2025, nel caso che non venissero costruite nuove unità reefer convenzionali in quantità di rilievo.

Al contrario, il numero dei contenitori reefer è aumentato del 5% da un anno all’altro sino a raggiungere i 2,5 milioni di TEU, la maggior parte dei quali è costituita da container high-cube da 40 piedi.

(da: seanews.com.tr, 8 Gennaio 2015)

CONFERENZE E CONVEGNI

IL SEGRETARIO GENERALE DELL'IMO LANCIA IL TEMA DELLA GIORNATA MARITTIMA MONDIALE 2015: "FORMAZIONE ED ADEDESTRAMENTO NEL SETTORE MARITTIMO"

Koji Sekimizu, segretario generale dell'IMO, ha lanciato il tema della Giornata Marittima Mondiale di quest'anno, "La formazione e l'addestramento nel settore marittimo", dicendo agli studenti ed al personale della WMU (World Maritime University) che tali attività sono essenziali per la sostenibilità a lungo termine del settore, sia in mare che a terra.

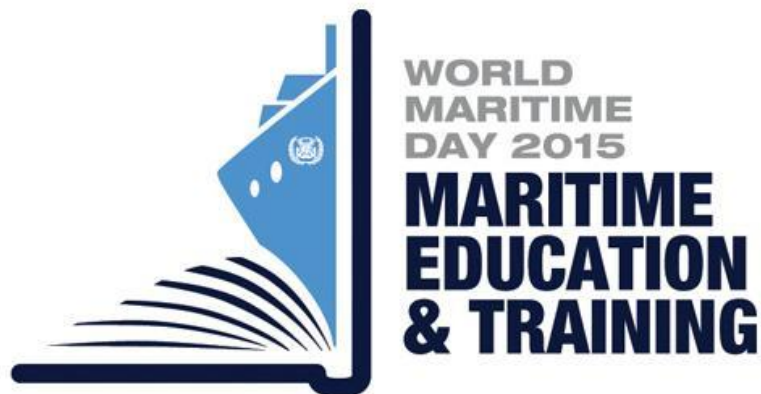
"Gli standard addestrativi efficaci restano le fondamenta di un settore marittimo sicuro e protetto, a vantaggio del quale occorre che vengano conservati la qualità, le capacità pratiche e le competenze di risorse umane qualificate" ha detto Sekimizu, aggiungendo poi che il tema della Giornata Marittima Mondiale 2015 assicura l'opportunità di sottolineare nei confronti di chiunque, e non solo nell'ambito del settore marittimo, l'importanza che ci sia una sufficiente quantità e qualità di formazione ed addestramento disponibile in ambito marittimo al fine di soddisfare le esigenze del settore, adesso ed in futuro.

"La Convenzione ed il Codice STCW del 1978, con successive modifiche, hanno fissato il punto di riferimento internazionale per l'addestramento e la formazione dei marittimi.

Mentre la conformità ai loro standard è essenziale per il servizio a bordo, le capacità e le competenze dei marittimi e, in effetti, l'elemento umano a terra, possono essere adeguatamente rafforzate, aggiornate e mantenute solo attraverso una efficace formazione marittima" ha aggiunto Sekimizu.

Rivolgendosi alla classe 2015 degli studenti neo-diplomati, che hanno

iniziato il loro primo semestre presso la WMU a Malmö in Svezia, il segretario generale dell'IMO ha affermato che l'università è un cardine della formazione e



dell'addestramento marittimi globali nonché una parte cruciale ed integrante della famiglia dell'IMO.

“Noi dell'IMO siamo gli unici fra le agenzie dell'ONU ad avere due istituzioni d'istruzione affiliate: la World Maritime University e la International Maritime Law Institute a Malta.

Siamo molto orgogliosi di loro e dei molti laureati che esse hanno sfornato, i quali adesso detengono posizioni di responsabilità ed influenza nell'ambito della comunità marittima” ha dichiarato.

Senza una forza lavoro qualificata, motivata, addestrata e competente secondo gli appropriati standard internazionali, il settore marittimo non può prosperare.

Non solo questo, ma tutti i vari progressi che sono stati fatti in termini di sicurezza ed impatto ambientale sarebbero a rischio se coloro che si trovano a lavorare “sul campo” non fossero in grado di implementarli appropriatamente.

Anche se l'addestramento dei marittimi è riservato ad istituzioni riconosciute ed autorizzate dai competenti organismi nazionali al fine di conformarsi agli standard STCW, l'IMO quale organismo supporta eventi addestrativi basati sulle competenze personali nonché la condivisione delle conoscenze tecniche, attraverso eventi formativi e laboratori dell'ITCP (Programma Integrato di Cooperazione Tecnica), che organizzano brevi corsi di aggiornamento, basati tipicamente sui Corsi Modello IMO.

Su un altro piano, la World Maritime University e la IMO International Maritime Law Institute sono all'avanguardia della strategia di edificazione delle capacità dell'IMO, supportando l'addestramento post-diploma allo scopo di qualificare quadri di dirigenti di alto livello, responsabili delle politiche ed altro personale di spicco.

Mentre si trovava a Malmö, il segretario generale Sekimizu ha altresì visitato la futura sede della WMU a Tornhuset, un edificio situato al centro della città che è stato migliorato da un nuovo ampliamento progettato dal rinomato architetto Kim Utzon in collaborazione con Tyrone Cobcroft dello studio australiano Terrior Architects.

Il nuovo edificio sarà inaugurato nel prossimo mese di maggio.

La Giornata Marittima Mondiale

Il tema della Giornata Marittima Mondiale mette a fuoco le attività che saranno svolte nel corso dell'anno, mentre la giornata medesima viene celebrata presso la sede dell'IMO ed in tutto il mondo nell'ultima settimana di settembre.

Dal 2005, si svolge inoltre un evento formale parallelo, ospitato da uno stato membro dell'IMO.

Nel 2015 l'Evento Parallelo si svolgerà in Giappone.

(da: imo.org, 14 Gennaio 2015)

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.