



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiario

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 XXXIII**  
**Numero del 15 Marzo 2015**

**PORTI**

NAVI GIGANTI NEL FUTURO DEI PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE U.S.A. .... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

SOLO LE FORTI COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE CON BILANCI SOLIDI SARANNO IN GRADO DI FINANZIARE LA COSTRUZIONE DI NUOVE ULCV ..... " 7

**TRASPORTO FERROVIARIO**

FREIGHTLINER VENDUTA A GRUPPO FERROVIARIO STATUNITENSE ..... " 9

**TRASPORTO STRADALE**

MOVIMENTAZIONI CAMIONISTICHE SU APPUNTAMENTO ..... " 12

**TRASPORTO INTERMODALE**

IL TRASPORTO MERCI DALL'ASIA ALL'UNIONE EUROPEA: QUALE RUOLO PER L'INTERMODALITÀ? " 15

**INDUSTRIA**

BUONE NOTIZIE NEL 2014 PER LE VENDITE DI SECONDA MANO ..... " 17

**LEGISLAZIONE**

LA DIRETTIVA SULLO ZOLFO METTE IL SETTORE MARITTIMO IN ACQUE TEMPESTOSE ... " 20

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LE PORTACONTAINER CONTINUANO A DIVENTARE SEMPRE PIÙ GRANDI IN SEGUITO ALLE CONGETTURE DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE SULLA DOMANDA DI NOLI " 24

**STUDI E RICERCHE**

IL DISASTRO DI UNA PORTACONTAINER STIMOLA UN'INDAGINE SULLA MANCATA RESISTENZA ALLO SFORZO ALLA LUCE DELLA CONTINUA CRESCITA DELLE NAVI MERCANTILI " 26

**REEFER**

IL TRASPORTO MERCI AEREO DEVE PRENDERE PIÙ SUL SERIO I DEPERIBILI  
ED INVESTIRE IN CONTENITORI "INTELLIGENTI" ..... Pag. 29

**IN CALENDARIO** ..... " 32

**15 Marzo 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

### NAVI GIGANTI NEL FUTURO DEI PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE U.S.A.

Dopo avere risolto in maniera provvisoria il duro scontro sul contratto di lavoro dei portuali, gli scali della Costa Occidentale degli Stati Uniti ed i loro operatori terminalistici sono tornati a vedersela con una sfida ancora più grande: quella delle mega-navi.

Gonfiate come pesisti pieni di steroidi, le nuove portacontainer hanno scatenato una corsa competitiva fra i porti, i quali stanno dragando nuovi canali, acquistando attrezzature e pianificando vaste addizioni allo spazio destinato ai magazzini per accogliere le mega-navi, con il prezzo da pagare per tali miglioramenti stimabile in miliardi di dollari.

“Ci sono dei mostri qui fuori, e, a meno che non impariamo ad avere a che fare



con questi mostri, finiremo per perdere attività, con un terribile impatto sulle economie dei porti e delle regioni che li circondano” afferma Jock O’Connell, consulente per i traffici internazionali della Beacon Economics.

Rimanere competitivi con i porti situati altrove è decisivo per l’economia di questa regione.

Secondo la Pacific Maritime Association, i porti della Costa Occidentale hanno movimentato il 43,5% delle importazioni containerizzate statunitensi nel 2013, in ribasso rispetto al 50% del 2002.

La buona notizia è che l’economia in ripresa ha incrementato il flusso delle merci in tutto il Pacifico dal momento che le vendite al dettaglio si stanno riprendendo negli Stati Uniti.

Per i vettori marittimi, la costruzione di navi più grandi è una questione di economia: più grandi sono le navi, minore è il costo di movimentazione di un container.

La tendenza ha avuto inizio quando il settore si è ripreso dalla recessione che aveva colpito i ricavi ed i profitti.

Gli esperti affermano che il messaggio delle linee di navigazione ai porti è questo: siate pronti per noi o troveremo un porto che lo sia.

I porti della Costa Occidentale hanno rivolto nuovamente la propria attenzione alle mega-navi dopo una disputa di nove mesi sul lavoro portuale che aveva intralciato il flusso dei carichi, mandando alcuni caricatori nei porti del Golfo del Messico e della Costa Orientale e costringendo alcuni importatori a servirsi di spedizioni aeree esprese.

Sebbene stiano lavorando con un arretrato di carichi di due-quattro mesi, i porti stanno corteggiando gli importatori affinché ritornino.

La Costa Occidentale è ancora la rotta più veloce alla volta dell'entroterra statunitense e Los Angeles può vantare un grosso mercato locale di 13 milioni di persone.

Al fine di prepararsi alle grosse navi, gli ormeggi del porto di Oakland sono stati dragati fino ad una profondità di 50 piedi.

Le gru sono state innalzate dagli operatori terminalistici per raggiungere carichi a maggiore altezza e rispetto ad una maggiore larghezza.



Le ferrovie che effettuano operazioni fuori dal porto hanno incrementato la propria capacità per consegnare prodotti d'importazione in tutti gli Stati Uniti.

Un progetto da 1 miliardo di dollari per nuovi magazzini ed una infrastruttura dedicata alle merci di pronta importazione per spedizioni nazionali è stato pianificato su aree di proprietà portuale e sulla vecchia base militare di Oakland.

I nuovi magazzini saranno un punto di vendita che il porto può utilizzare per convincere i caricatori a scaricare un numero maggiore dei loro carichi ad

Oakland piuttosto che a Long Beach ed a Los Angeles, afferma Chris Lytle, direttore esecutivo del porto.

“Pensiamo che si tratti di un grande vantaggio per i caricatori” ha detto Lytle.

I porti di Los Angeles e Long Beach stanno spendendo ciascuno più di 1 milione di dollari al giorno nel contesto di ambiziosi piani finalizzati a prepararsi ad accogliere quasi tutte le mega-navi.

Long Beach ha in programma una spesa di 4 miliardi di dollari nel corso di 10 anni destinati a miglioramenti.



“La sfida per Los Angeles e Long Beach e dei terminal di tutto il paese è quella consistente nell’adeguarsi a questa nuova realtà, queste navi più grandi” dichiara Phillip Sanfield, portavoce del Porto di Los Angeles.

I terminal erano stati costruiti per lavorare navi più piccole.

Sebbene il porto abbia dragato canali più profondi ed abbia innalzato le proprie gru, la logistica dei terminal è nella fase dei lavori in corso”.

In passato, le spedizioni in porto potevano raggiungere momenti di punta un paio di volte all’anno, afferma Noel Hacegaba, responsabile commerciale del Porto di Long Beach.

“Adesso succede ogni volta che arriva una di queste grandi navi”.

Inoltre, afferma Hacegaba, scaricare la merce è diventato più difficile dal momento che le alleanze di vettori marittimi raggruppano i propri carichi su una sola mega-nave.

Il porto ha 4.000 scali-nave all’anno, con circa due mega-navi alla settimana, una frequenza che ci si aspetta s’incrementi nei prossimi anni.

“La comparsa delle grosse navi, i mega-battelli, si riduce a semplice economia” ha detto Hacegaba.

“I vettori marittimi continueranno ad investire in navi sempre più grandi negli anni a venire al fine di ridurre i costi per contenitore e di ridurre i costi dei clienti.

È una cosa buona per loro ed i loro clienti, ma i terminal ed i porti dove scalano queste grosse navi devono apportare drastici cambiamenti per essere in grado di far fronte all’impennata dei volumi”.

Le navi portacontainer sono cresciute da quelle in grado di trasportare 8.550 contenitori lunghi 20 piedi nei primi anni 2000 a quelle che secondo gli uffici tecnici oggi ci si aspetta che trasportino quasi 24.000 container.

Qualsiasi cosa che superi i 20.000 contenitori viene considerata una meganave.

A prescindere dalle dimensioni della nave, i caricatori vogliono che sia scaricata alla svelta in modo che possano tornare in Asia per altri carichi.

E continuano a far crescere il numero dei contenitori che possono trasportare.

La *MSC Sola* lunga 1.191 piedi, che ha attraccato al porto di Oakland questa settimana, era una delle più grandi quando venne costruita nel 2008.

Ed è appena 14 metri più corta della lunghezza massima che gli ormeggi del porto possono movimentare.

In grado di trasportare 11.660 contenitori, la *MSC Sola* è stata poi surclassata dalle navi più nuove, fra cui la *MSC Oscar* lunga 1.300 piedi ed inaugurata di recente.

La *Oscar* può trasportare 19.224 container lunghi 20 piedi e, come la maggior parte delle mega-navi, percorrerà la rotta dei traffici dall’Asia all’Europa via Canale di Suez.

Peraltro, a detta di O’Connell, quando le navi cresceranno ancora, la *Oscar* plausibilmente potrebbe essere dirottata sulle rotte Asia-Pacifico servite dai porti californiani.

“Questo non avverrà domani” afferma O’Connell, aggiungendo in tono semi-serio “ma a lungo termine, cosa che nel settore marittimo sembra essere circa un anno e mezzo”.

(da: *hellenicshippingnews.com*, 3 Marzo 2015)



## TRASPORTO MARITTIMO

### **SOLO LE FORTI COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE CON BILANCI SOLIDI SARANNO IN GRADO DI FINANZIARE LA COSTRUZIONE DI NUOVE ULCV**

Il finanziamento delle ordinazioni per la costruzione di nuove ULCV (navi portacontainer di grandissime dimensioni) probabilmente diventerà una questione pressante nei mesi a venire per molte linee di navigazione, dal momento che molte di loro hanno già ammassato un notevole ammontare di debiti, uscendo da un prolungato periodo di perdite.

Secondo l'ultimo rapporto settimanale della DMER (Drewry Maritime Equity Research), molti di questi investimenti in nuove costruzioni diventeranno difficili da finanziare.

Naturalmente, il terzo trimestre del 2014 è stato il migliore in termini di redditività nell'ultimo paio d'anni.

"Tuttavia, anche se la salute finanziaria del settore sta migliorando, c'è ancora molta strada da fare.

Le perdite da record negli ultimi cinque anni ed i limitati flussi di cassa operativi hanno fatto sì che il settore accumulasse debiti eccessivi, non solo per finanziare i suoi registri di ordinazioni ma anche per raccogliere costoso capitale a breve termine allo scopo di finanziare le proprie esigenze di capitale circolante.

Nel contempo, il flusso di cassa operativo è rimasto estremamente debole sin dall'insorgenza delle crisi finanziarie globali, eccetto nel 2010 quando i vettori usufruirono di un'impennata della domanda senza precedenti, indotta dalla ricostituzione delle scorte" afferma la Drewry nella propria *Container Insight* settimanale.

Secondo i ricercatori, un fattore aggiuntivo che mette le linee di navigazione in una difficile posizione è il vertiginoso aumento dei debiti unitamente all'allungamento del periodo di flussi di cassa negativi.

Non ci vuole molto per capire come questa combinazione rappresenti una ricetta per il disastro.



In quanto tale, la pressione viene esercitata sui passi da fare attivamente verso il miglioramento dei loro bilanci.

Non meraviglia, quindi, che la NOL abbia dovuto vendere la propria redditizia controllata ALP Logistics, per non parlare delle altre compagnie di navigazione che stanno vendendo quote di altre attività non strategiche al fine di raccogliere capitali.

La Drewry Maritime Equity Research sottolinea come non aiuti il fatto che la struttura di capitale del settore containerizzato sia sbilanciata verso l'indebitamento e che il finanziamento di capitale resti l'eccezione piuttosto che la norma.



“I prezzi depressi delle scorte hanno reso la raccolta di capitali azionari una proposta destinata a fallire e costosa, la disponibilità di credito bancario è rimasta nelle mani di pochi forti soggetto ed il resto si è rivolto al finanziamento d'indebitamento a breve termine ed ai costosi mercati dei bond” afferma la DMER.

Alla luce di quanto sopra, il ricercatore esprime la seguente opinione per concludere la propria analisi di mercato.

“Anche se il settore sta lottando per equilibrare l'esigenza di porre riparo al bilancio ed i requisiti di finanziamento dei futuri investimenti, riconosciamo che c'è stato un marginale miglioramento della salute finanziaria del settore negli ultimi due anni.

Peraltro, non tutti sono fuori pericolo e noi della DMER ci aspettiamo che solo forti soggetti con bilanci a posto, sia nel settore dei vettori che in quello degli operatori non armatori, siano in grado di finanziare la massa di ordinazioni di navi portacontainer di grandissime dimensioni, mentre gli altri dovranno semplicemente fare affidamento sui noleggi a lungo termine” ha concluso.

*(da: hellenicshippingnews.com, 3 Marzo 2015)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### FREIGHTLINER VENDUTA A GRUPPO FERROVIARIO STATUNITENSE

Il gruppo ferroviario statunitense G&W (Genesee & Wyoming) ha concluso un accordo finalizzato ad acquisire l'operatore europeo e britannico di trasporto merci ferroviario Freightliner Group dalla Arcapita, che dal 2008 era il suo azionista di maggioranza.

Freightliner e G&W affermano che il cambio di proprietà "non avrà alcun impatto sulle operazioni quotidiane del gruppo e delle sue filiali.

Tutti gli accordi esistenti in capo a ciascuna delle società operative di Freightliner per quanto attiene tutto il personale resteranno immutati" dichiarano le società.



Esse hanno inoltre insistito sul fatto che l'accordo sarà reciprocamente vantaggioso per entrambe le parti e che il Freightliner Group "continuerà ad investire in nuove tecnologie e a migliorare le attività internazionali".

Il Freightliner Group comprende la Freightliner Ltd, il maggiore trasportatore ed operatore di terminal terrestri britannico per la movimentazione di contenitori marittimi a lungo raggio, unitamente ad operazioni in tutto il continente europeo ed in Australia.

Fra le sue operazioni c'è la ERS Railways, che assicura servizi intermodali transfrontalieri che collegano i porti del Nord Europa di Rotterdam, Bremerhaven ed Amburgo a città-chiave in Germania, Polonia, Italia ed oltre.

La filiale polacco-tedesca di Freightliner assicura servizi di trasporto ferroviario di rinfuse fra cui carbone, aggregati ed altre derrate alla rinfusa all'interno della Polonia e della Germania ed oltre frontiera, mentre la Freightliner Australia trasporta carbone e prodotti agricoli containerizzati per i clienti in New South Wales ed è fornitore accreditato di servizi ferroviari in Western Australia, South Australia e Queensland.

La Freightliner Middle East è impegnata nello sviluppo di servizi ferroviari a supporto di questa regione in rapida crescita e ha recentemente sottoscritto un

contratto per supportare lo sviluppo di servizi ferroviari di trasporto merci in Arabia Saudita.

Unitamente alle proprie attività di trasporto container nel Regno Unito, le altre operazioni britanniche del Freightliner Group comprendono la Freightliner Heavy Haul, importante società di trasporto ferroviario di rinfuse nel Regno Unito, e la Freightliner Maintenance, che offre servizi alle infrastrutture e soluzioni di manutenzione per il materiale rotabile nel Regno Unito.

Russel Mears, amministratore delegato del Freightliner Group, afferma: "La Genesee & Wyoming apporta potenza di fuoco aggiuntiva in termini di investimenti, un ampliato raggio d'azione e competenza in infrastrutture ferroviarie da aggiungere alla forza attuale del Freightliner Group.

Il loro impegno nella sicurezza e nella qualità del servizio in tutte le attività rispecchia anche i nostri valori".

Jack Hellman, presidente ed amministratore delegato della Genesee & Wyoming, commenta: "L'acquisizione della Freightliner è una eccellente sinergia strategica per la G&W.

Siamo entusiasti di avere aggregato a noi un'impresa intermodale di classe mondiale e una rappresentanza rilevante di trasporto nel Regno Unito che getterà le fondamenta per la Regione Europea della G&W.

Inoltre, la sovrapposizione delle nostre rispettive attività ferroviarie in Australia e nei Paesi Bassi sbloccherà le sinergie operative ed espanderà la nostra presenza in tutti quei mercati".

Aggiunge Hellman: "Siamo felici di esserci congiunti ad un gruppo dirigenziale di grande talento che ha una lunga tradizione di successo nello sviluppo di Freightliner nel corso degli ultimi due decenni.

Lavorando assieme, ci aspettiamo di strutturare le attività esistenti ed anche di sbloccare tutta una gamma di allettanti opportunità di investimenti nelle ferrovie in tutto il mondo".

Per quanto riguarda i 2.500 dipendenti della Freightliner, Hellman ha dichiarato che la G&W guarda avanti per lavorare assieme "al fine di utilizzare a proprio vantaggio la forza e le competenze dei nostri dipendenti a livello globale, impiegando le migliori pratiche sia della G&W che della Freightliner.

In relazione alla clientela della Freightliner, siamo impegnati a fornire lo stesso servizio ferroviario incentrato localmente e reattivo che costituisce la caratteristica sia della Freightliner che della G&W e siamo entusiasti dell'opportunità di espandere le nostre relazioni con i clienti di tutto il mondo affinché vadano avanti".

Escludendo la transazione inerente alla Freightliner, la G&W possiede ferrovie di linea breve e di trasporto merci regionali negli Stati Uniti, in Australia, in Canada, nei Paesi Bassi ed in Belgio.

Inoltre, la G&W Australia effettua operazioni sulla linea ferroviaria di 2.000 km da Tarcoola a Darwin, che collega il porto di quest'ultima città con la rete ferroviaria interstatale della South Australia.

Le filiali della G&W assicurano il servizio ferroviario in 37 porti del Nord America, dell'Australia e dell'Europa, eseguendo carichi di carbone e commutazione di carri per clienti industriali.

*(da: lloydsloadinglist.com, 27 Febbraio 2015)*

## TRASPORTO STRADALE

### MOVIMENTAZIONI CAMIONISTICHE SU APPUNTAMENTO

La HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) dal 2011 continua a migliorare la movimentazione dei camion presso i propri terminal container di Amburgo con una serie di provvedimenti.

In futuro, i viaggi dei camion alla volta dei terminal saranno distribuiti uniformemente lungo tutta la giornata.

Questo migliorerà l'efficienza delle infrastrutture e ridurrà i colli di bottiglia del traffico nella rete stradale pubblica.

Il dr. Stefan Behn, membro del consiglio di amministrazione della HHLA, commenta in relazione alla necessità di tali provvedimenti: "I volumi dei contenitori nel porto di Amburgo sono in procinto di incrementarsi.

Di conseguenza, anche il numero dei container trasportati dai camion aumenterà, sebbene ad un ritmo più lento rispetto a quello del trasporto ferroviario.

Noi vogliamo assicurare la nostra elevata qualità di movimentazione; pertanto, continuiamo a lavorare al miglioramento dell'efficienza.

Inoltre, vogliamo ripartire la movimentazione dei camion in modo più uniforme durante il giorno al fine di evitare momenti d'ingorgo".

La HHLA dal 2011 ha messo in atto il programma "Fuhre 2.0" che migliora la movimentazione dei camion presso i terminal e consiste in una gamma di singole misure:

- terminal self-service: in appena 130 secondi, gli autisti di veicoli pesanti possono far controllare i propri contenitori;
- OCR al varco: il varco OCR (ricognizione a caratteri ottici) automaticamente registra, fra l'altro, il numero di targa del camion ed il numero del container;
- controllo monitorato: adesivi sui danni e sulle merci pericolose vengono registrati durante il viaggio alla volta del varco di controllo;

- pre-registrazione di contenitori attraverso il programma TR 02 Versione 14: dopo la pre-registrazione dei container da parte degli speditori, il terminal trasmette lo stato affidabile ed effettivo del contenitore in questione.

L'impresa di autotrasporto può così evitare viaggi non necessari.

Dopo che queste misure saranno state messe in atto, gli autisti dei veicoli



pesanti non dovranno più uscire dai propri pericoli fino al punto in cui i contenitori saranno consegnati, accelerando in modo significativo la movimentazione dei camion.

Heinrich Goller, direttore della HHLA Container Terminals, descrive i piani per il futuro: "Il Fuhre 2.0 assicurerà una costante lavorazione presso i nostri

terminal container amburghesi.

Abbiamo già notevolmente accelerato le movimentazioni camionistiche presso le infrastrutture con i provvedimenti già in atto.

In tal modo, abbiamo incrementato l'efficienza del terminal e ridotto i tempi di attesa per i veicoli pesanti.

Adesso stiamo per concentrare i nostri sforzi sulla misurazione di una distribuzione più uniforme delle movimentazioni camionistiche.

In futuro, vorremmo raggiungere un accordo con le imprese di autotrasporto sulle finestre temporali entro le quali i veicoli pesanti possono essere lavorati in modo affidabile e svelto.

In tal modo, potremmo lavorare un numero maggiore di contenitori nei momenti del giorno tradizionalmente più calmi.

Questo riduce i momenti di punta di carico negli altri momenti e realizza una pianificazione della sicurezza per le imprese di autotrasporto ed il terminal".

Al fine di conseguire questo risultato, è richiesta la pre-registrazione delle informazioni di trasporto prima che il veicolo possa essere lavorato presso il terminal.

L'interfaccia TR 02 Versione 14 è utilizzata per la pre-registrazione.

In precedenza, lo speditore presso l'impresa di autotrasporto fornisce i dati elettronicamente per la consegna o la raccolta del container.

Quando il terminal dà il via libera - vale a dire quando tutti i dati necessari sono disponibili e le procedure di movimentazione possono proseguire senza problemi - il camion può partire.

In conseguenza di questo trasferimento di informazioni in anticipo, debbono essere controllati meno dati nel corso del processo di movimentazione.

Questo inoltre accelera ulteriormente il processo ed evita viaggi non necessari.

I preparativi per queste misure sono già in corso.

Il requisito delle pre-registrazione dei dettagli rappresenta un pre-requisito di un'altra misura: il processo di prenotazione dello spot.

In futuro il terminal e l'impresa di autotrasporto concorderanno un arco di tempo in cui un contenitore può essere consegnato o prelevato.

Nell'ambito di questo intervallo di tempo, il terminal si accorderà per movimentare, cosa che incrementerà di moltissimo l'affidabilità per l'impresa di autotrasporto.

Allo stesso tempo, un modello di priorità differenziato darà agli autisti di veicoli pesanti la flessibilità di cui hanno bisogno.

Concordando gli appuntamenti, l'onere che grava sulla movimentazione camionistica sarà distribuito in modo più uniforme nel corso della giornata, riducendo i momenti di punta per i carichi.

In precedenza, venivano lavorati ogni ora da 5 a 250 contenitori in ciascun terminal, a seconda del momento della giornata.

*(da: eurift.eu/hhla.de, 27 Febbraio 2015)*



## TRASPORTO INTERMODALE

### IL TRASPORTO MERCI DALL'ASIA ALL'UNIONE EUROPEA: QUALE RUOLO PER L'INTERMODALITÀ?

Il 24 febbraio la CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) e la presidenza lettone dell'Unione Europea hanno organizzato congiuntamente un dibattito politico sul ruolo dell'intermodalità nel trasporto delle merci dall'Asia all'Unione Europea.

L'evento è stato una buona occasione per riflettere sugli attuali ostacoli che impediscono al trasporto combinato ferro-stradale di realizzare il proprio pieno potenziale e sui possibili provvedimenti politici finalizzati a rafforzare la competitività dei collegamenti terrestri euro-asiatici nei confronti dell'attualmente dominante rotta marittima.

Il dibattito è stato incentrato su come la tratta terrestre dall'Asia all'Europa possa costituire un'alternativa fattibile alle rotte marittime (via Canale di Suez o Capo di Buona Speranza).



La tratta terrestre è in grado potenzialmente di ridurre i tempi di viaggio sino a due terzi rispetto alle alternative marittime.

Inoltre, l'uso del trasporto combinato ferro-stradale può far diminuire il consumo di energia della medesima suddetta percentuale rispetto al trasporto marittimo ed in misura notevolmente maggiore rispetto

al trasporto merci per via aerea e ciò contribuisce agli obiettivi ambientali dell'Unione Europea ed alle ambizioni del Libro Bianco del Trasporto.

Il vice segretario di stato del Ministero dei Trasporti lettone Dins Merirands afferma: "Anche se la maggior parte dei traffici fra Asia ed Europa si serve di rotte marittime, ritengo che l'ulteriore sviluppo di tratte di trasporto terrestri possa assicurare altre opzioni di trasporto credibili e competitive.

Ritengo inoltre fermamente che il trasporto ferroviario possa essere più competitivo in termini sia tempi che di costi quando le zone di produzione sono situate relativamente lontano dai porti, come in Cina ed India, ed i carichi sono destinati ai paesi dell'Europa meridionale ed orientale.

Pertanto, è importante sostenere che il trasporto ferroviario euro-asiatico, e la sua combinazione intermodale con il trasporto marittimo e stradale, ha già dimostrato di essere un'opzione di trasporto fattibile e competitiva".

Il direttore esecutivo della CER Libor Lochman aggiunge: "Il previsto incremento dei traffici fra Asia ed Europa e la prospettiva di carenza energetica a medio termine ed i prezzi in aumento dell'energia rendono necessario lo sviluppo di un'alternativa terrestre al trasporto marittimo ed aereo sull'asse euro-asiatico.

Il trasporto combinato ferro-stradale ed il trasporto ferroviario dispongono di aspetti importanti, quali la velocità, la sicurezza, la sostenibilità e l'efficienza energetica.

Essi sono particolarmente adatti ai traffici euro-asiatici.

Tuttavia, lo sviluppo delle tratte terrestri richiede l'impegno a livello politico da parte dei paesi coinvolti lungo il loro intero percorso.

Nell'ambito della stessa Unione Europea, la CER ha richiesto alla Commissione Europea di rafforzare i collegamenti est-ovest incoraggiando i paesi dell'Europa centro-orientale ad investire nelle infrastrutture necessarie".

*(da: europeanrailwayreview.com, 25 Febbraio 2015)*

## INDUSTRIA

### **BUONE NOTIZIE NEL 2014 PER LE VENDITE DI SECONDA MANO**

È stato riferito che l'anno scorso sono passati di mano volumi di tonnellaggio da record e che le vendite di seconda mano sono aumentate del 29% da un anno all'altro per complessivi 51 milioni di tonnellate lorde nel 2014.

L'attività relativa alle maggiori dimensioni del settore delle petroliere è stata particolarmente sostenuta e nel 2014 si è assistito ad uno stabile incremento da un anno all'altro dei volumi di tonnellaggio containerizzato venduto.

Diamo un'occhiata da vicino ai particolari relativi alle attività di vendita globali nel 2014.

#### *Vendere e comprare in grande*

È stato riportato che complessivamente 1.320 navi per 51 milioni di tonnellate lorde siano state vendute nel mercato nel 2014: ciò costituisce un record in termini di tonnellate lorde.

Tale record è stato indotto principalmente dal grande interesse per il settore delle petroliere, a proposito delle quali si è parlato di 309 unità vendute per 23 milioni di tonnellate lorde, pari all'82% di tonnellaggio in più da un anno all'altro, ed il settore ha rappresentato la quota più grande delle vendite in termini di tonnellate lorde (45%) che per la prima volta è stata da record.

Nel settore dei carichi generali, il volume del tonnellaggio venduto è aumentato del 48% da un anno all'altro nel 2014 ed è stato riportato che sono passate di mano 275 unità per 6,5 milioni di tonnellate lorde.

Le portacontainer hanno rappresentato il 93% delle unità per carichi generali vendute nel 2014 in termini di tonnellate lorde.

Nel contempo, è stato riferito che le vendite delle rinfusiere sono diminuite di 7% da un anno all'altro per 16,9 milioni di tonnellate lorde nel 2014 (411 navi) sebbene il settore rappresenti ancora il 33% delle vendite totali in termini di tonnellate lorde.

#### *La vendita in grande delle navi*

Anche se il numero delle unità che sono passate di mano è calato dell'8% da un anno all'altro nel 2014, il maggiore interesse per i segmenti di grandi dimensioni ha fatto sì che le dimensioni medie delle navi vendute salissero del 37% da un anno all'altro per circa 39.000 tonnellate lorde, il loro livello più alto di sempre.

Nel settore delle petroliere, è stata riportata la vendita record nel 2014 di 79



superpetroliere per 12,7 milioni di tonnellate lorde (circa un terzo delle quali in base ad accordi in blocco) così come di 59 Aframax per 3,5 milioni di tonnellate lorde e 37 petroliere Suezmax per 3 milioni di tonnellate lorde (in aumento del 118% da un anno all'altro in termini di GT).

Inoltre, è stato riferito che nel 2014 sono state vendute 60 unità Capesize per 5,4 milioni di tonnellate lorde e 12 portacontainer di oltre 8.000 TEU per 1,1 milioni di tonnellate lorde.

L'incremento delle vendite di queste unità più grandi ha condotto ad un grande aumento dei volumi di tonnellate lorde vendute.

#### *I grandi compratori nel 2014*

Negli ultimi anni, gli armatori greci hanno normalmente rappresentato la maggiore percentuale degli acquisti di seconda mano e la loro quota si è attestata al 24% nel 2014 (11,8 milioni di tonnellate lorde).

Si è detto che gli armatori cinesi abbiano comprato il secondo tonnellaggio quanto a volumi nel 2014, pari a 5,7 milioni di tonnellate lorde; in tale contesto, oltre la metà (56%) delle unità sono state acquisite presso armatori nazionali.

Altrove, gli armatori statunitensi hanno assistito ad un aumento delle attività di vendita del 139% da un anno all'altro nel 2014 per 4 milioni di tonnellate lorde, di cui le petroliere hanno rappresentato il 50%.

#### *I grandi venditori nel 2014*

Gli armatori giapponesi sono rimasti venditori netti nel 2014 con 7 milioni di tonnellate lorde vendute secondo i rapporti.

Le rinfusiere hanno costituito il 51% delle vendite giapponesi in termini di tonnellate lorde e secondo i rapporti il 41% delle unità è stato venduto ai greci.

Secondo i rapporti gli armatori tedeschi hanno venduto 6,1 milioni di tonnellate lorde nel 2014, con un aumento del 36% da un anno all'altro, che hanno rappresentato il 56% delle vendite complessive di portacontainer (5,9 milioni di tonnellate lorde).

Nel contempo, anche gli armatori cinesi hanno venduto la cifra record di 5,1 milioni di tonnellate lorde nel 2014, con una crescita da un anno all'altro del 58%.

Pertanto, le attività di vendita di seconda mano sono state consistenti nel 2014 ed il valore riportato delle vendite è stato complessivamente pari a 26,1 miliardi di dollari, con un aumento del 26% da un anno all'altro.

C'è stato interesse per le dimensioni più grandi e la dimensione media delle navi vendute ha raggiunto livelli da record.

Gli armatori greci e giapponesi sono stati rispettivamente i principali acquirenti e venditori mentre l'attività degli armatori cinesi ha infranto i picchi precedenti.

Finora nel 2015 sono state riportate vendite per 3 milioni di tonnellate lorde, ma il totale del 2014 sarà un obiettivo difficile da raggiungere.

*(da: [hellenicshippingnews.com/Clarkson](http://hellenicshippingnews.com/Clarkson), 23 Febbraio 2015)*

## LEGISLAZIONE

### LA DIRETTIVA SULLO ZOLFO METTE IL SETTORE MARITTIMO IN ACQUE TEMPESTOSE

La Direttiva sullo Zolfo dell'Unione Europea limita le emissioni solforose derivanti dalla navigazione mercantile allo 0,1% in una zona che si estende dal Canale della Manica al Mar Baltico.

Come riporta EurActiv, l'applicazione del regolamento si sta dimostrando problematica per gli stati membri.

La qualità dell'aria nel Canale della Manica, nel Mar Baltico e nel Mare del Nord ha ricevuto un impulso.

Il 1° gennaio scorso, questa SECA (Area di Controllo delle Emissioni Solforose),



unitamente a due zone del Nord America, ha visto restringere le proprie limitazioni al contenuto di zolfo dei carburanti utilizzati dalle navi mercantili dall'1% allo 0,1% in linea con la Direttiva sullo Zolfo del 2013.

Il contenuto solforoso nel carburante marittimo è a malapena regolamentato in altre aree, Mediterraneo compreso, dove può arrivare sino al 4%.

Un limite a livello globale sarà fissato allo 0,5% a partire dal 2020; una sfida, questa, per il settore, ma una misura essenziale per l'ambiente.

Le emissioni solforose causano piogge acide, che sono dannose per la vita vegetale, e possono anche comportare severi problemi respiratori.

Lo zolfo emesso dal settore marittimo è responsabile di circa 50.000 decessi all'anno in Europa.

*Filtrare i gas esausti o sostituire i carburanti*

Esistono ben poche opzioni a disposizione allo scopo di limitare le emissioni solforose.

Le navi devono filtrare i propri gas esausti oppure passare ad un carburante senza zolfo ovvero convertire la propria fornitura di carburante al gas.

Il settore, peraltro, si dibatte per pervenire ad uno standard.

L'installazione di filtri per i gas esausti è tecnicamente molto difficile e solo da 100 a 150 navi al mondo sono attualmente equipaggiate con questi sistemi di "lavaggio" degli esausti, rispetto ad una flotta complessiva di 50.000 navi mercantili.

La compagnia di traghetti svedese Stena Line, che trasporta passeggeri dai Paesi Bassi al Regno Unito, ha in programma l'effettuazione di questa modifica alle sue navi entro il 2016.

L'opzione di utilizzare carburanti a basso contenuto di zolfo, come il diesel marittimo od il metanolo, non rappresenta attualmente un'alternativa economicamente fattibile rispetto al filtro degli esausti.

Questi carburanti altamente raffinati costano il 30-40% in più di quelli tradizionalmente usati dalle navi mercantili; questo costo picchia in modo particolarmente duro sulle rotte marittime a corto raggio.

Ci si aspetta che le navi adibite al trasporto merci su lunga distanza dall'Asia o dall'Africa passino al carburante a basso contenuto di zolfo al momento dell'ingresso nella Manica.

Ciò significa che esse dovrebbero trasportare riserve di carburanti multiple, ma non sempre è il caso.

Il crollo del prezzo del petrolio da 100 a 50 dollari nel corso degli ultimi sei mesi ha contribuito ad ammorbidire il colpo per le compagnie di navigazione.

Bill Hemmings, della organizzazione non governativa Transport and Environment afferma: "Il carburante a ridotto contenuto di zolfo ha adesso lo stesso prezzo che il carburante ordinario aveva sei mesi fa, di modo che il costo aggiuntivo è minore".

Il settore è ancora timoroso del fatto che questa direttiva possa ridurre le sue quote di mercato, dal momento che il carburante meno caro trae anche vantaggi dal settore dell'autotrasporto, il cui impatto ambientale per km è notevolmente peggiore.

*Una normativa molto teorica*

L'applicazione di questa legislazione pone un ulteriore problema.

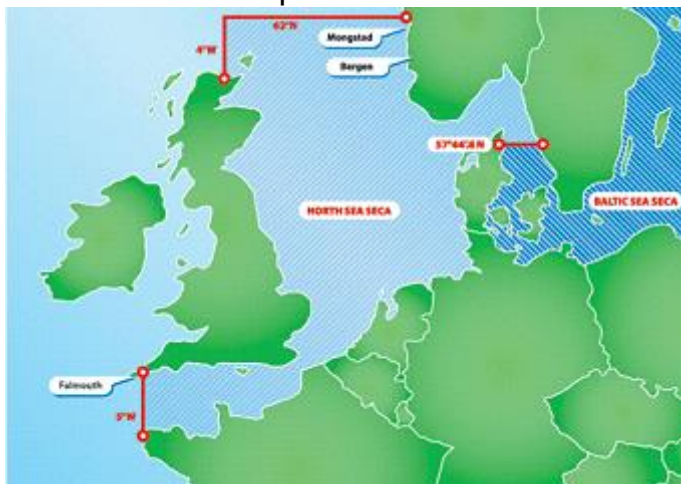


Le diverse autorità nazionali dell'Unione Europea sono responsabili di far sì che le navi si conformino alle nuove regole ambientali, ma solo circa una su mille navi viene controllata e le multe non sono un deterrente efficace.

La multa per la mancata conformità in Polonia e nei paesi del Baltico è di soli 800 euro.

“Una nave mercantile da 20.000 tonnellate risparmia circa 10.000 euro al giorno utilizzando carburante non regolamentare.

Essa impiega otto giorni nella zona SECA allo scopo di consegnare un carico in Polonia” afferma Sjoerd Hupkes Wijnstra, responsabile degli affari ambientali presso il gruppo di trasporto marittimo Spliethoff.



Per un comandante di nave, la scelta fra un costo aggiuntivo di 80.000 euro ed una potenziale multa di 800 euro è molto facile.

Dal 2016, secondo la Direttiva sullo Zolfo, una nave su dieci fra quelle che passano attraverso i porti europei dovrà sottoporsi al controllo del proprio carburante.

Come se non bastassero le nuove regole sulle emissioni solforose, anche l'influsso delle nuove navi rappresenta una minaccia alla capacità di profitto del settore.

### *Obiettivi 2020 in relazione a zolfo e CO<sub>2</sub>*

Le restrizioni alle emissioni solforose costituiscono il principale vincolo ambientale da imporre al settore.

Entro il 2020 le emissioni solforose saranno soggette ad un limite dello 0,5% in tutto il mondo.

I paesi in via di sviluppo, che dipendono molto dal trasporto marittimo per alimentare le proprie economie in crescita, stanno seguendo la questione con attenzione e stanno cercando di far tornare la suddetta scadenza al 2025.

Secondo il testo provvisorio della Conferenza sul Clima di Parigi, i limiti alle emissioni di CO<sub>2</sub> devono ancora essere fissati definitivamente e gli armatori saranno coinvolti nella prossima tornata di negoziati sul clima globale.

Fino adesso, impegni sulla riduzione delle emissioni delle navi mercantili sono stati presi esclusivamente dalla International Maritime Organisation, ma il Consiglio Europeo ha deciso che l'Unione Europea si occuperà della questione a partire dal 2018.

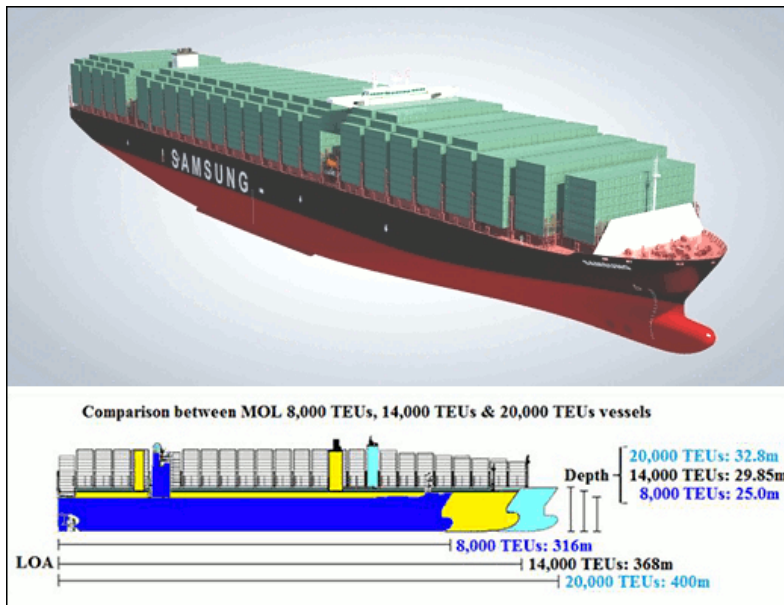
*(da: [eurift.eu/euractiv.com](http://eurift.eu/euractiv.com), 5 Marzo 2015)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### LE PORTACONTAINER CONTINUANO A DIVENTARE SEMPRE PIÙ GRANDI IN SEGUITO ALLE CONGETTURE DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE SULLA DOMANDA DI NOLI

La MOL (Mitsui O.S.K. Lines) ha siglato un contratto per la costruzione ed il noleggio di sei portacontainer da 20.150 TEU, le navi più grandi in termini di capacità attualmente sotto ordinazione; un annuncio, questo, che fa passare un po' in secondo piano quelle della Maersk Line, la quale ha annunciato di avere l'intenzione, per la prima volta dal 2011, di effettuare ordinazioni per una nuova serie di navi che ci si aspetta siano solo fra i 18.000 ed 19.000 TEU; le dimensioni delle ordinazioni che fanno capo al settore del trasporto marittimo containerizzato sono tali che si può far precedere "solo" ai 18.000 TEU e la Maersk tende ad utilizzare un sistema diverso da quello di ogni altro vettore per definire la capacità di trasporto.

La MOL ha ordinato quattro delle sue nuove navi al cantiere navale coreano



Samsung Heavy Industries nel contesto di un accordo del valore di approssimativamente 620 milioni di dollari, mentre la linea di navigazione ha sottoscritto anche un protocollo d'intesa relativo ad un affare tutto giapponese per il noleggio a lungo termine delle altre due portacontainer con la Shoei Kisen Kaisha, da costruire presso i cantieri navali Imabari Shipbuilding.

La classificazione delle quattro più grandi nuove costruzioni sarà effettuata dal Lloyds Register.

Queste sei navi, che saranno varate e consegnate nel 2017, entreranno nel servizio Asia-Europa.

L'ordinazione della serie da 20.150 TEU è attualmente la più grande del mondo per quanto attiene la capacità, avendo superato la recente ordinazione

annunciata dalla Imabari per undici navi da 20.000 TEU da consegnare ad un ancora sconosciuto utente finale (in questo momento sembra sempre più probabile che sia la Evergreen, mentre le precedenti congetture venivano riferite alla MOL od alla linea di navigazione con sede a Taiwan).

Queste navi da 20.000 TEU inoltre sembra improbabile che diventino le maggiori portacontainer a percorrere le rotte commerciali; poiché per le prime navi il completamento è in programma entro il 2018, saranno le nuove navi della MOL a conseguire quel titolo.

Così come accade per tutti i vettori più importanti, le nuove navi della MOL adotteranno varie tecnologie assai avanzate per il risparmio di energia, che ridurranno ulteriormente il consumo di carburante ed i costi, rispetto ai tipi da 14.000 TEU che la MOL fa navigare attualmente.

I motori principali sono dotati di specifiche che consentono l'uso del gas naturale liquido nella futura ristrutturazione.

Tutte e sei le navi misureranno 400 metri di lunghezza e circa 59 metri di larghezza, mentre quelle della Samsung misureranno 58,8 metri e quelle Imabari 58,5 metri.

Quanto alla Maersk Line, la settimana scorsa l'amministratore delegato Søren Skou ha dichiarato che la compagnia di navigazione aveva bisogno di incrementare la capacità di oltre 425.000 contenitori in tre anni a partire dal 2017.

Skou ha aggiunto che un'ordinazione di acquisto per le navi sarà molto probabilmente effettuata nel secondo trimestre del 2015, presumibilmente per altre unità della serie Tripla-E che ha dato l'avvio all'intera rivoluzione di incremento delle dimensioni.

*(da: handyshippingguide.com, 5 marzo 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### IL DISASTRO DI UNA PORTACONTAINER STIMOLA UN'INDAGINE SULLA MANCATA RESISTENZA ALLO SFORZO ALLA LUCE DELLA CONTINUA CRESCITA DELLE NAVI MERCANTILI

La società di classificazione ClassNK si accinge a realizzare un progetto congiunto di ricerca finalizzato a migliorare gli standard di sicurezza per le grandissime portacontainer, lavorando allo scopo di definire una progettazione più sicura che impedisca il verificarsi di fratture nella costruzione delle grandi navi.

Le dimensioni in aumento delle portacontainer hanno naturalmente indotto l'uso di lastre di acciaio più grandi e più spesse ed i provvedimenti destinati a prevenire le fratture da fragilizzazione sono divenuti sempre più importanti,



specialmente nelle zone in cui avvengono le sollecitazioni più intense, come il ponte di coperta ed i boccaporti laterali delle stive di carico.

Tali spesse lastre di acciaio vengono utilizzate nella costruzione delle portacontainer al fine di soddisfare i requisiti di

resistenza della trave longitudinale dello scafo, specialmente alla luce della progettazione del ponte scoperto di queste navi.

La progettazione del ponte scoperto significa che la resistenza longitudinale deve essere assicurata con parti strutturali soggette a limitazioni.

L'applicazione di tali lastre d'acciaio estremamente spesse nelle strutture dello scafo, tuttavia, solleva alcune preoccupazioni in ordine alla fragilità delle lastre, e, considerando che si ritiene che la mancata resistenza della trave abbia comportato il disastro della *MOL Comfort*, queste preoccupazioni sono valide.

Queste lastre, usate specialmente nella costruzione di strutture resistenti dei ponti, come i boccaporti laterali, i parabordi e le paratie longitudinali al fine di accogliere carichi più grandi, possono superare gli 80 mm di spessore ed

alcune lastre raggiungono uno spessore di sino a 100 mm; dimensioni, queste, in precedenza sconosciute nella costruzione di navi.

Al fine di migliorare gli standard di sicurezza delle grandi navi portacontainer, la IACS ha pubblicato i suoi "Requisiti unificati per l'uso di lastre di acciaio estremamente spesse" a gennaio del 2013, in cui si descrivevano le misure da prendere per la prevenzione della propagazione di crepe nei giunti da blocco a blocco dei boccaporti laterali e del ponte di coperta allo scopo di evitare qualsiasi frattura su larga scala della trave dello scafo.

Una delle misure previste che la IACS ha delineato è rappresentata dall'uso di acciaio blocca-crepe, definito come l'acciaio con proprietà misurate di blocco delle crepe.

Tuttavia, i requisiti della IACS si applicano solo a lastre di acciaio per il blocco di crepe con spessore fino a 80 mm e, con l'introduzione di navi portacontainer molto grandi da 20.000 TEU, ci si aspetta un aumento dell'uso di tale acciaio con spessore superiore a 80 mm.

Laddove lo spessore di queste lastre di acciaio dovesse superare gli 80 mm, il parametro di blocco delle crepe dovrebbe essere specificamente concordato con ogni società di classificazione.

Allo scopo di assicurare l'adozione senza problemi di acciaio più spesso nel settore, la ClassNK ha avviato un progetto congiunto di ricerca per lo sviluppo di standard tecnici al fine di chiarire i parametri di blocco delle crepe per le lastre di acciaio che superano gli 80 mm di spessore.

Mediante questa ricerca congiunta, la ClassNK punta a stabilire metodi di valutazione più chiari per predisporre la proposta di requisiti IACS unificati per l'acciaio che supera gli 80 mm a vantaggio dell'intero settore marittimo.

Il progetto sarà elaborato nel contesto del Programma Industriale Congiunto di Ricerca e Sviluppo della ClassNK in collaborazione con la JWES (Japanese Welding Engineering Society), con produttori di acciaio, con cantieri navali ed istituti di ricerca neutrali, e si prevede che possa essere completato alla metà del 2016.

La ClassNK aveva analizzato questo progetto in precedenza ed i suoi ritrovati erano stati nel senso dello sviluppo e dell'applicazione pratica di una nuova gradazione di lastra d'acciaio più duttile con uno specifico punto di rottura di 47 kgf/mm<sup>2</sup>, nota come lastra d'acciaio YP47.

La *MOL Comfort* e le sue sei navi gemelle sono state la prima serie navale ad utilizzare questo lastra d'acciaio YP47 e, in seguito al disastroso esito della *Comfort* ed al successivo rapporto della ClassNK, è stato necessario l'anno scorso rinforzare lo scafo delle altre sei navi sino a due volte lo standard richiesto dalla ClassNK.

*(da: handyshippingguide.com, 20 Febbraio 2015)*



## REEFER

### **IL TRASPORTO MERCI AEREO DEVE PRENDERE PIÙ SUL SERIO I DEPERIBILI ED INVESTIRE IN CONTENITORI "INTELLIGENTI"**

Il settore del trasporto merci aereo non riesce a prendere sul serio i deperibili, si sono sentiti dire in settimana i partecipanti al Forum dei Caricatori di Schiphol Cargo in occasione dell'evento *Air Cargo Africa* svoltosi a Johannesburg.

Durante una sessione ospitata dall'Aeroporto di Amsterdam e focalizzata sul commercio dei fiori, è stato suggerito come il trasporto merci marittimo sia di gran lunga l'opzione di migliore qualità per molti fiori, dal momento che i container reefer assicurano una temperatura stabile che non potrebbe essere garantita su un aereo, a meno di non ricorrere ad un più costoso contenitore a temperatura controllata.

Juhan Hulleman, capo della qualità per i supermercati Jumbo, un dettagliante olandese con qualcosa come 600 punti-vendita, ha rivelato che per ottenere gli 800 box di fiori per i quali potrebbe garantire al cliente una durata di sette giorni, dovrebbe acquistare 1.400 box, il che implica che il 42% dei fiori spediti non sopravviverebbe abbastanza a lungo.

Joren van der Hulst, amministratore delegato del controllo qualità della società FlowerWatch, afferma: "Le migliori prestazioni per i fiori sono quelle del trasporto marittimo.

Esso può mantenere i fiori a 0,6 gradi per quattro settimane e quindi ha dimostrato di essere migliore del trasporto aereo".

Tuttavia, l'affidabilità delle portacontainer è assai scarsa: a gennaio, per esempio, è calata al basso punto del 48% in una paniera di traffici est-ovest ed al 45% nel transatlantico, mentre nel transpacifico in relazione allo stesso mese – a dire il vero afflitto dai problemi portuali sulla costa occidentale – è stata del 36% (i dati per il nord-sud non sono attualmente disponibili).

Le cifre, secondo le quali si definisce ritardo quando si arriva 24 ore dopo l'orario previsto, non tengono conto delle partenze cancellate, che possono causare ritardi più gravi al carico.

“I ritardi sarebbero disastrosi” afferma Harry Van der Plas, amministratore delegato della TotalTouch, spedizioniere ed operatore di deperibili con sede a Nairobi.

“Se si ha un contratto con un dettagliante, quest’ultimo non vuole sorprese.

I dettaglianti odiano i ritardi” dice Van der Plas.

Il dirigente sostiene inoltre che il settore del trasporto merci aereo dovrebbe



distinguersi dai suoi rivali del trasporto marittimo cambiando la terminologia.

“Non ritengo che stiamo prendendo sul serio questa attività” dichiara.

“Guardiamo tutti ai contenitori reefer, ma la parola chiave qui è “fresco”-

Noi inviamo verdura in Olanda con l’aereo, e arriva fresca.

Ma la verdura che è rimasta in un container per tre settimane non è fresca.

La parola “fresco” distingue l’aria dal mare”.

Van der Plas ha spiegato che i fiori sono afflitti da una serie di problemi, dalla raccolta anticipata al caldo in azienda o ai pallet impilati, che potrebbero produrre l’effetto di causare l’aumento della temperatura dei fiori “vivi”, così come il compost.

Il modo migliore per preservarli, a suo dire, è quello di metterli in un container controllato, sebbene anche in quel caso i fiori potrebbero trasformarsi in compost se la temperatura residua nell’imballaggio fosse troppo alta o i fiori fossero imballati in modo non appropriato.

David Ambridge, direttore generale dell’operatore Bangkok Flight Services, ha sottolineato come ciò sia perfettamente possibile nel trasporto merci aereo.

“Noi sappiamo giocare questa partita.

Nel trasporto merci marittimo mettono la spedizione in un reefer e la mandano in giro per il mondo.

Noi la facciamo viaggiare in strada per due miglia e poi la re-imbaldiamo.

Le linee aeree non possono tenere i propri aerei a 0,5 gradi e noi non possiamo mantenere i nostri magazzini a 0,5 gradi.

Il solo modo per noi di movimentare prodotto fresco è quello dei container a temperatura controllata”.

La discussione inevitabilmente si è poi spostata sui prezzi.

Mentre molti partecipanti hanno notato che “si ottiene ciò che si paga”, Glyn Hughes, responsabile della IATA Cargo, ha sottolineato come malgrado gli imponenti investimenti da parte di alcune linee aeree per i loro prodotti farmaceutici, i caricatori in molti casi abbiano invece spedito i farmaceutici come merci generali, il che ha comportato inevitabilmente problemi.

Ma se i caricatori dovessero perdere oltre il 40% del loro carico, come è successo alla Jumbo, allora il loro prezzo alla fine scenderebbe di pari passo con il miglioramento del trasporto.

“Non si devono comprare container a temperatura controllata” aggiunge Ambridge.

“Si possono noleggiarli, e più si useranno, meno costeranno”.

Un partecipante ha fatto notare che con i volumi dei traffici farmaceutici in arrivo in Africa, ci sarebbe un flusso di utilizzazione a doppio senso dei container.

Conclude Ambridge: “Le linee aeree che prendono questa cosa seriamente dovrebbero investire.

Come settore stiamo accettando lo status quo da decenni e questo in effetti non è una cosa molto bella”.

*(da: theloadstar.co.uk, 27 Febbraio 2015)*

## IN CALENDARIO

### 2015

- 18 Mar Port Finance & Investments Amsterdam, the Netherlands
- 19 Mar Ports & the Environment Seminar Amsterdam, Netherlands
- 24-26 Mar Intermodal Asia 2015 Shanghai, China
- 25-26 Mar 2nd Port & Logistics Development Forum Shanghai, China
- 25-26 Mar 3rd MED Ports 2015 Casablanca, Morocco
- 29-31 Mar International Maritime Transport and Logistics Conference – MARLOG 4 Alexandria, Egypt
- 21-22 Apr TOC Asia Singapore
- 21-22 Apr Port & Terminal Technology Conference & Exhibition Miami, USA
- 21-22 Apr 7th International Conference & Exhibition on Port & Terminal Technology Miami, Florida, USA
- 21-23 Apr Sea Asia Singapore
- 21-24Apr 9th International Chemical and Oil Pollution Conference and Exhibition (ICOPCE 2015) Singapore
- 28-29 Apr Inland Waterways & Shipping Conference Rotterdam, the Netherlands
- 6-7 May 11th Trans Middle East 2015 Doha, Qatar
- 21-22 May ESPO Conference 2015 Athens, Greece
- 28-29 May 4th Black Sea Ports & Shipping 2015 Istanbul, Turkey
- 6-9 Jun 3rd International Marine Exhibition of Iran Tehran, Iran
- 7-9 Jun CMI Colloquium Istanbul, Turkey
- 9-11 Jun TOC Europe in Rotterdam Rotterdam, Netherlands
- 24-25 Jun 13th ASEAN Ports and Shipping 2015 Jakarta, Indonesia
- 24-27 Jun ECONSHIP 2015 Chios, Greece

- 7-11 Sep PIANC-SMART RIVERS 2015 Buenos Aires, Argentina
- 17-18 Sep 10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015 Mumbai, India
- 22-25 Sep NEVA 2015 St. Petersburg, Russia
- 26-28 Oct 6th Global Free Trade & Special Economic Zones Summit Dubai, UAE
- 29-30 Oct 13th Intermodal Africa 2015 Lusaka, Zambia
- 25-26 Nov 14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
- 8-9 Dec TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE

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.