



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 28 Febbraio 2015

PORTI

AMBURGO ALLE PRESE CON PIÙ CONTENITORI MA DEVE LOTTARE
CON L'INVASIONE DELLE GRANDI NAVI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

ALTRA ALLEANZA FRA LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

INVESTIMENTI DA RECORD NELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE FRANCESI " 8

TRASPORTO STRADALE

LA FRANCIA IMPONE UN SALARIO MINIMO PER GLI AUTOTRASPORTATORI STRANIERI " 10

TRASPORTO INTERMODALE

MELZO TORNA ALLA PIENA OPERATIVITÀ " 12

LOGISTICA

MIGLIORANO I RISULTATI FINANZIARI DELLA LOGISTICA FRANCESE " 14

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA ACCETTA GLI IMPEGNI DELLA FRANCIA IN RELAZIONE
ALLE ESENZIONI FISCALI PER DETERMINATI SERVIZI MARITTIMI DI NOLEGGIO " 16

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL CROLLO DEL PREZZO DEL PETROLIO OSTACOLA LE VENDITE DI SISTEMI DI LAVAGGIO
DEI GAS DI SCARICO AL SETTORE MARITTIMO " 19

STUDI E RICERCHE

LE PORTACONTAINER PANAMAX APPROFITANO DELL'AUMENTO DELLE TARIFFE CONSEGUENTE
ALLA CRISI INDOTTA DALLA CONGESTIONE SULLA COSTA OCCIDENTALE USA " 22

REEFER

FOLLIE REEFER: L'ACCUMULO SULLA COSTA OCCIDENTALE USA SIGNIFICA
PAGARE 400 DOLLARI AL GIORNO PER CONTENITORE Pag. 24

IN CALENDARIO " 26

28 Febbraio 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

AMBURGO ALLE PRESE CON PIÙ CONTENITORI MA DEVE LOTTARE CON L'INVASIONE DELLE GRANDI NAVI

Malgrado risultati quasi da record nel settore contenitori lo scorso anno, è probabile che la crescita del porto di Amburgo venga ostacolata da ulteriori ritardi giudiziari in relazione al necessario ed urgente ampliamento ed approfondimento del fiume Elba.

“Abbiamo già aspettato troppo a lungo l'avvio del dragaggio” lamenta Ingo Egloff, amministratore delegato della direzione marketing del porto.

Egloff ha dichiarato che, con 507 scali nel 2014, si è verificato un incremento del 24% da un anno all'altro delle portacontainer molto grandi con capacità di slot superiori ai 10.000 TEU ad Amburgo e ha avvertito che la pazienza e la lealtà dei vettori marittimi è stata provata sino al limite date le attuali limitazioni di pescaggio per carichi e partenze nello scalo.

In riferimento agli anni di indugio giudiziario che ha intralciato il dragaggio del Basso ed Esterno Elba, Egloff si è sfogato esprimendo la propria frustrazione, suggerendo che la necessità dei lavori deve ora essere riconosciuta anche “dai più ostinati oppositori alla modifica del canale”.

Egloff spera che l'approvazione al dragaggio possa giungere dalla Corte Amministrativa Federale di Lipsia in primavera e che il progetto biennale finalizzato ad approfondire il canale navigabile dell'Elba di un metro ed a costruire un canale di passaggio largo 385 metri sia in condizione di essere avviato quest'anno.

Poiché il governo di Berlino sta sviluppando un nuovo piano delle infrastrutture per il paese, Egloff sta esercitando un'azione di lobbying a favore dei porti marittimi tedeschi affinché gli sia data “la massima priorità” e, nello specifico, i fondi per il miglioramento delle idrovie interne.

I terminal container di Amburgo hanno lavorato 9,7 milioni di TEU nel 2014, con un incremento del 5,1% rispetto all'anno precedente, appena al di sotto della sua prestazione da record prima della crisi nel 2008.

Altrove, il maggior porto containerizzato d'Europa, Rotterdam, ha raggiunto i 12,3 milioni di TEU l'anno scorso, in aumento del 5,8% rispetto al 2013,

mentre il terzo porto in classifica, Anversa, ha visto aumentare i propri risultati produttivi del 4,7% per 9 milioni di TEU.

I traffici di Amburgo con la Cina hanno rappresentato quasi un terzo dei suoi risultati containerizzati complessivi e sono stati in aumento del 9,8% rispetto all'anno precedente per 3 milioni di TEU.

Peraltro, ci sono state altre aree di crescita significative, come la Polonia – in aumento del 22,6% per 395.000 TEU – ed i traffici con l'India che si sono incrementati del 14,9% per 232.000 TEU.

In compenso, ci sono stati problemi per i suoi traffici con la Russia, dove le



sanzioni, il valore in declino del rublo ed il crollo dei prezzi del petrolio hanno comportato conseguenze per la seconda metà dell'anno, quando i risultati relativi alla Russia sono scesi del 7,8% rispetto al 2013 per 662.000 TEU.

Il maggiore operatore terminalistico di Amburgo, la HHLA, ha incrementato la propria produzione di un modesto 1,2% rispetto al 2013, raggiungendo i 7,2 milioni di TEU lavorati presso le sue tre infrastrutture; il terminal ha citato la riduzione dei traffici di raccordo con la Russia quale ragione di questa crescita deludente.

Le sue operazioni con il porto ucraino di Odessa sono state afflitte dal conflitto in corso nel paese, tanto che i risultati sono calati di qualcosa come il 30% da un anno all'altro per circa 300.000 TEU.

Il maggiore operatore terminalistico tedesco, la Eurogate, ha trattato 2,3 milioni di TEU sulle proprie banchine di Amburgo, in aumento di un impressionante 16,7% rispetto all'anno precedente, ed il presidente Emanuel Schiffer ha appoggiato le osservazioni di Egloff.

L'Eurogate ha ospitato il 16 gennaio ad Amburgo la portacontainer più grande del mondo, la *CSCL Globe* da 19.100 TEU, e si aspetta lo scalo da parte del successore in quel titolo, la *MSC Oscar* da 19.224 TEU, che sarà a Wilhelmshaven all'inizio di marzo.

Dichiara Schiffer: "Le previsioni si sono dimostrate corrette."

I nostri clienti stanno scalando i nostri porti containerizzati con portacontainer sempre più grandi.

Questo presenta notevoli sfide per le infrastrutture degli scali marittimi così come per la sovrastruttura degli operatori dei terminal container”.

(da: theloadstar.co.uk, 11 Febbraio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

ALTRA ALLEANZA FRA LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE

È stato confermato l'annuncio di un'altra alleanza fra linee di navigazione containerizzate, dal momento che la UASC (United Arab Shipping Company) ha formalmente concordato un nuovo partenariato con la CMA CGM e la Hamburg Süd per fare ingresso nei traffici del Nord Atlantico.

La UASC è già alleata della CMA CGM nell'ambito dell'associazione Ocean Three e, come *handyshippingguide.com* aveva riportato all'inizio del mese, aveva già pronto questo accordo in attesa di ratifica da parte delle autorità regolatrici in relazione a tale servizio, mentre stava simultaneamente stipulando un accordo di cooperazione generale con la Hamburg Süd per assicurarsi l'ingresso nei traffici di trasporto merci sudamericani per la prima volta, con servizi che dovrebbero iniziare alla metà di aprile.

Mediante questo nuovo accordo di condivisione di navi, le tre compagnie di navigazione socie effettueranno operazioni in un servizio nell'ambito dei traffici transatlantici settentrionali, collegando il Nord Europa con la costa orientale degli Stati Uniti.

Il servizio scalerà i porti di Anversa, Rotterdam, Bremerhaven, Le Havre, Southampton, New York, Norfolk, Charleston e Savannah e viceversa, offrendo tempi di viaggio competitivi ed una assegnazione di capacità settimanale di circa 3.300 TEU.

La UASC afferma che l'ingresso della compagnia di navigazione nei traffici Nord Europa-Nord America rappresenta un passo importante nel contesto dell'espansione della sua rete globale, consentendo ai clienti della UASC di trarre vantaggio da una copertura geografica notevolmente ampliata e da una gamma di servizi migliorata.

Jørn Hinge, presidente ed amministratore delegato della UASC, commenta: "Questo annuncio costituisce un emozionante nuovo capitolo per la UASC dal momento che in questo modo facciamo ingresso nei servizi nordamericani e cementiamo ulteriormente la nostra posizione quale vettore globale emergente.

Ampliare la nostra copertura di rete mediante accordi di partenariato rappresenta una parte integrale degli ambiziosi piani di espansione della UASC.

La collaborazione con altri importanti vettori fa sì che possiamo fornire ai nostri clienti la più vasta portata di servizi globali ed i costi unitari più bassi possibile, crescendo nel contempo in modo responsabile e senza aggiungere capacità inutile.

Siamo entusiasti delle opportunità che questo nuovo servizio transatlantico creerà per i clienti della UASC.



Attraverso l'associazione con due dei nostri partner più importanti, la CMA CGM e la Hamburg Süd, con cui la UASC ha importanti accordi a lungo termine su altri traffici, confidiamo di poter presentare tempi di viaggio più veloci, elevati standard di affidabilità ed eccellenza del servizio in questa rotta".

Il nuovo servizio comincerà nella terza settimana del prossimo mese di marzo.

Altri particolari sui tempi di viaggio e sulle assegnazioni saranno pubblicati presto, mentre la UASC prosegue nel proprio rilevante programma di nuove costruzioni relativo a 17 navi: undici navi da 15.000 TEU (A15) e sei navi da 18.800 TEU (A18), che secondo i suoi piani dovrebbero essere fra le navi più efficienti dal punto di vista dei costi e più eco-compatibili a livello mondiale.

Le prime tre navi A15 sono state consegnate alla flotta della UASC, conseguendo la particolarità di essere le prime navi portacontainer molto grandi pronte per l'alimentazione a gas naturale liquido.

Complessivamente, 11 navi del programma di nuove costruzioni della UASC saranno consegnate entro la fine del 2015.

(da: handyshippingguide.com, 16 Febbraio 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

INVESTIMENTI DA RECORD NELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE FRANCESI

Il nuovo gestore combinato delle infrastrutture ferroviarie francesi, la SNCF Réseau, si accinge ad investire la cifra record di 4,9 miliardi di euro nel miglioramento e nella manutenzione della rete ferroviaria nazionale nel 2015.

Annunciando i propri risultati annuali, la SNCF Réseau ha dichiarato di avere in programma l'assunzione di 2.000 nuovi dipendenti al fine di far fronte alla domanda di lavori di manutenzione.



A gennaio, la SNCF Infra, che era responsabile della manutenzione e del controllo del traffico, è stata combinata con il gestore delle infrastrutture RFF per creare la SNCF Réseau.

Nel 2014, i ricavi della RFF sono cresciuti del 4% sino a 5,9 miliardi di euro.

Anche il margine operativo dell'ente si è incrementato, salendo dell'8% per 2,1

miliardi di euro.

Il risultato di esercizio della RFF è diminuito sino a 1,2 miliardi di euro ed è sfociato in una perdita netta di -213 milioni di euro.

Di conseguenza, il debito della RFF è aumentato sino a 36,8 miliardi di euro alla fine del 2014.

Il gruppo SNCF nel complesso ha fatto registrare un incremento del fatturato nel 2014 malgrado un'annata difficile, che ha visto anche uno sciopero di due settimane a giugno.

Il giro d'affari si è incrementato dell'1,5% per 27,2 miliardi di euro nel 2014 grazie in parte alle attività internazionali della SNCF, che sono cresciute del 7% l'anno passato.

I profitti netti sono migliorati sino a 605 milioni di euro rispetto ai -180 milioni di euro del 2013 che erano stati motivati dal deprezzamento di 1,4 miliardi di euro del materiale rotabile TGV.

La SNCF afferma di avere stabilizzato il proprio debito di 7,4 miliardi di euro e di avere fatto registrare investimenti pari a 2,2 miliardi di euro.

Annunciando le proprie prospettive per il 2015, la SNCF ha dichiarato di avere l'ambizioso obiettivo di incrementare i propri ricavi del 3% ed i ricavi internazionali del 27 per cento.

(da: globalrailnews.com, 20 Febbraio 2015)

TRASPORTO STRADALE

LA FRANCIA IMPONE UN SALARIO MINIMO PER GLI AUTOTRASPORTATORI STRANIERI

Una nuova legge francese, approvata dall'Assemblea Nazionale il 17 febbraio scorso con entrata in vigore alla fine di quest'anno, imporrà un regime di salario minimo per gli autisti di camion stranieri che percorrono le tratte internazionali da e per la Francia ed intraprendono il cabotaggio nel paese.

Le principali associazioni di categoria che rappresentano le ditte di



autotrasporto francesi affermano che la nuova normativa costituisce "una parziale risposta" alle loro richieste di iniziative finalizzate a combattere la distorsione della concorrenza nel settore, in particolare il dumping sui salari degli operatori a basso costo dell'Europa Orientale.

Essi, peraltro, sostengono che in definitiva la questione può essere risolta solamente a livello di Unione Europea e

mediante la rideterminazione delle regole sul cabotaggio.

All'inizio di questo mese, il governo tedesco ha sospeso un provvedimento che aveva esteso la normativa sul salario minimo del paese agli autotrasportatori internazionali che effettuano operazioni di transito in Germania in seguito alle critiche da parte di altri paesi europei, in particolare la Polonia, nonché da parte di organismi di categoria come la IRU.

La Commissione sta ora esaminando se l'iniziativa sia conforme alla normativa dell'Unione Europea.

Ai sensi dell'attuale regolamentazione del cabotaggio, ai camionisti degli stati membri dell'Unione Europea viene al momento consentito di effettuare al massimo tre operazioni di trasporto nazionale nell'ambito di stati membri nel corso di un periodo di sette giorni subito dopo un'operazione a livello internazionale.

Non essendo considerati lavoratori "in distacco" (cioè trasferiti da uno stato dell'Unione Europea per lavorare temporaneamente in un altro), i loro datori di lavoro non sono obbligati a rispettare le regole salariali del paese ospite.

(da: lloydsloadinglist.com, 18 Febbraio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

MELZO TORNA ALLA PIENA OPERATIVITÀ

L'hub intermodale ferroviario del gruppo Contship Italia è tornato alla piena operatività in seguito al completamento da parte di RFI dei lavori di riparazione dei danni derivanti dall'alluvione.

La Rail Hub Milano S.p.A., la controllata della Sogemar (appartenente a Contship Italia) che adesso gestisce l'hub ferroviario di Melzo nei pressi di Milano, è ora in grado di effettuare operazioni di servizio completo, con accessi ed uscite dei convogli da e per la rete ferroviaria nazionale 24 ore su 24 senza limitazioni.

Da parte di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) erano state introdotte finestre temporali per causa di forza maggiore: l'alluvione di novembre aveva danneggiato irreparabilmente la stazione di controllo situata a Melzo, come riferito dalla stessa RFI nel proprio comunicato ufficiali agli operatori ferroviari datata 18 novembre 2014.

Il ripristino delle operazioni ferroviarie è stata consentito da un nuovo sistema informatico centralizzato progettato ed impiegato in appena tre mesi dalla RFI.

Anche il programma di sviluppo del terminal sta procedendo come pianificato, con l'inaugurazione di un nuovo piazzale di 100.000 m² nel corso del mese di aprile.

Sono già in uso quattro binari ferroviari interni lunghi 750 metri, mentre la recinzione e l'asfaltatura sono in via di completamento.



La nuova area di terminal sarà equipaggiata con nuove tecnologie per l'uso di energia derivante da fonti rinnovabili.

Sebastiano Grasso, vice presidente del gruppo Contship Italia per l'intermodale e la logistica, nonché presidente della Rail Hub Milano S.p.A., commenta: "Sono grato ai tecnici della RFI per questo risultato.

Il Rail Hub Milano può adesso tornare a competere pienamente nel mercato... Si è trattato di un lavoro di squadra che ha coinvolto molta gente, proveniente dai dipartimenti operativi e commerciali della RHM, della Hannibal e della Oceanogate Italia.

Un ringraziamento va anche alla Regione Lombardia, al Comune di Melzo e Vignate ed a tutte le istituzioni che sono state in stretto contatto negli ultimi mesi, ponendo in atto tutto lo sforzo possibile per proteggere gli investimenti ed i posti di lavoro generati dalla nostra infrastruttura".

(da: worldcargonews.com, 18 Febbraio 2015)

LOGISTICA

MIGLIORANO I RISULTATI FINANZIARI DELLA LOGISTICA FRANCESE

Come dimostrano nuovi dati disponibili, i principali gruppi francesi di trasporto merci e logistica, vale a dire le unità specialistiche delle ferrovie statali francesi SNCF e della conglomerata Bolloré, sono tornati a conseguire l'anno scorso risultati finanziari migliori rispetto al 2013.

La SNCF Logistics, la cui maggiore componente è la Geodis, ha fatto registrare un profitto operativo nel 2014 di 431 milioni di euro, in aumento del 30% rispetto ai 331 milioni di euro dell'anno precedente e con un giro d'affari che è rimasto stabile a poco più di 8,8 miliardi di euro.

La SNCF ha dichiarato che i migliori risultati riflettono la ripresa del suo trasporto merci ferroviario e delle sue attività multimodali: in particolare, quelle della Fret SNCF che ha ridotto le proprie perdite di tre volte rispetto agli ultimi cinque anni; lo stesso è avvenuto per la Geodis.

Nella prima metà dell'anno la Geodis è riuscita far registrare un incremento dei ricavi, per quanto modesto (+0,9%), grazie per lo più alla crescita delle sue attività di spedizione di merci della Geodis Wilson e di logistica internazionale, le quali hanno più che compensato il calo delle attività in Francia.

Il fatturato della SNCF derivante dalle attività al di fuori dell'Europa è cresciuto del 5,8% rispetto al 2013.



Quanto alla divisione trasporti e logistica della Bolloré, l'anno scorso ha fatto registrare un incremento del 5% del fatturato rispetto al 2013, con ricavi in aumento del 9% nel solo trimestre finale.

Il gruppo afferma che ciò è stato in gran parte dovuto ad un incremento dei volumi delle merci movimentate dalle proprie controllate – che comprendono la SDV – in Europa ed Asia ed anche nelle direttrici di traffico interasiatiche.

Un altro fattore di crescita del fatturato era stato l'incremento dei traffici movimentati presso i terminal container gestiti dal gruppo e che sono situati per lo più in Africa occidentale.

Fra le cifre più dettagliate fornite dalla SNCF Logistics (in precedenza SNCF Geodis), la società ha sottolineato i successi commerciali del 2014, fra cui: lo sviluppo internazionale in corso delle attività spedizionieristiche della Geodis grazie a nuovi contratti (Alstom, ABB, H&M, Lego eccetera) e l'estensione della propria rete internazionale di hub operativi, in particolare quelli dedicati ai settori del petrolio e del gas.

La crescita delle attività logistiche della Geodis in Europa continentale ha riguardato anche la sottoscrizione di diversi importanti contratti, fra cui la gestione dei flussi europei della Colgate dall'Ungheria, una piattaforma dedicata di 110.000 m² presso il campus logistico olandese per la AOC International e la MMD Monitors & Displays ed il trasporto, il magazzinaggio e la distribuzione a monte dei prodotti della Conforama.

In relazione all'unità logistica per gli autoveicoli STVA, la società ha sottolineato l'accelerazione dello sviluppo della logistica di veicoli usati, fra cui la sottoscrizione di due contratti con il gruppo concessionarie Renault in Francia e la Volkswagen VO in Germania, nonché lo sviluppo di un'offerta di servizi agli assicuratori.

Nel contempo, altri sviluppi degni di nota hanno incluso l'annuncio da parte della Geodis della vendita delle proprie attività relative alla Ciblex ed alle attività di corriere espresso italiane, "risultato di una decisione strategica concernente la collocazione delle attività di corriere espresso in regioni storiche e nei tradizionali settori della consegna di pacchi ed espressi industriali".

(da: lloydsloadinglist.com, 12 Febbraio 2015)

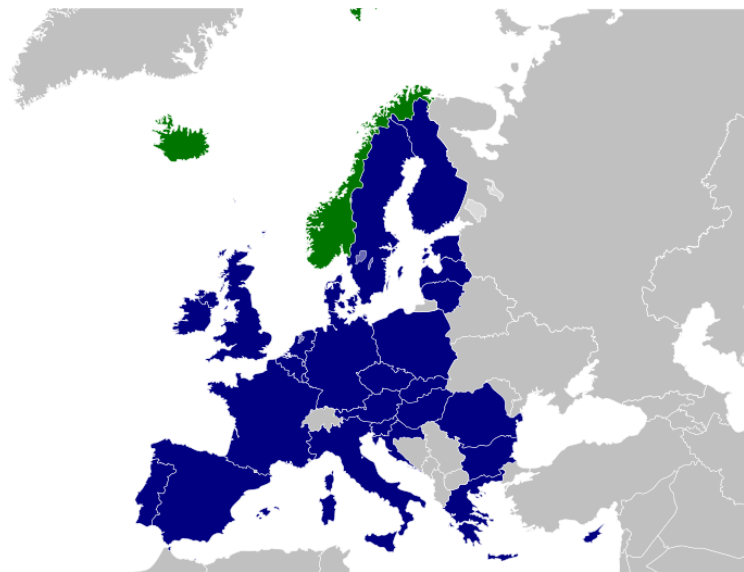
LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA ACCETTA GLI IMPEGNI DELLA FRANCIA IN RELAZIONE ALLE ESENZIONI FISCALI PER DETERMINATI SERVIZI MARITTIMI DI NOLEGGIO

La Commissione Europea ha portato a termine un'accurata indagine avviata nel 2013 al fine di appurare se le modifiche alle regole fiscali francesi in ordine alle compagnie di navigazione fossero in linea con la normativa dell'Unione Europea sugli aiuti di stato dopo che la Francia si è impegnata a dissipare le preoccupazioni della Commissione.

Quest'ultima era preoccupata dal fatto che anche la concessione di vantaggi fiscali a certe navi battenti bandiera non dell'Unione Europea potesse essere in contrasto con gli obiettivi della politica europea sui trasporti marittimi.

La Francia si è ora impegnata a far sì almeno il 25% dei contribuenti fiscali in ordine al tonnellaggio francese battano bandiere dello Spazio Economico Europeo.



Questo dovrebbe sciogliere le riserve della Commissione.

A maggio del 2003, la Commissione originariamente aveva approvato il regime fiscale relativo al tonnellaggio francese.

Tale regime consentiva alle compagnie di navigazione di essere tassate sulla base del tonnellaggio della flotta e non in relazione ai reali profitti della compagnia.

Il regime limitava l'ammissibilità della scelta di navi noleggate a tempo determinato non battenti bandiere dell'Unione Europea (le navi "a noleggio temporaneo" assicurano servizi di trasporto marittimo con unità ed equipaggi affittati temporaneamente da altre compagnie).

Tali navi non avrebbero dovuto costituire più del 75% della flotta di un contribuente fiscale sul tonnellaggio.

Questo regime era in linea con le allora applicabili linee-guida dell'Unione Europea 1997 sugli aiuti di stato per il trasporto marittimo, che erano finalizzate a migliorare la competitività delle compagnie di navigazione che si trovano ad affrontare la concorrenza da parte di attività non europee e a dare impulso ai posti di lavoro nel settore.

Successivamente all'adozione delle linee-guida aggiornate nel 2004, la Francia aveva abrogato le specifiche regole sulla bandiera battuta dalle navi noleggiate temporaneamente senza informare la Commissione.

A novembre del 2013, la Commissione aveva avviato un'approfondita indagine ed aveva invitato le parti interessate a presentare i propri commenti sui provvedimenti riformati, perché aveva considerato che dovessero essere mantenute le specifiche limitazioni riguardo alla possibilità di scegliere navi noleggiate temporaneamente che non battessero bandiera di uno stato membro.

Dopo avere esaminato la documentazione ricevuta, la Commissione era pervenuta alla conclusione che fino a quel momento nessun beneficiario fiscale sul tonnello in Francia disponeva di una composizione della propria flotta con più del 75% di navi noleggiate temporaneamente battenti bandiera al di fuori dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo.

L'abrogazione delle specifiche regole sulla bandiera battuta pertanto non aveva avuto ancora nessun effetto in pratica.

Nello stesso tempo, la Commissione ha altresì ritenuto che non ci fosse alcuna garanzia che le cose rimanessero così in futuro, dal momento che non era stato previsto alcun requisito minimo per i nuovi arrivati circa la bandiera da battere nell'ambito dello Spazio Economico Europeo.

Di conseguenza, una compagnia di navigazione nuova arrivata la cui flotta fosse composta al 100% da navi noleggiate temporaneamente non nello Spazio Economico Europeo sarebbe stata in grado di beneficiare dell'esenzione fiscale.

La Commissione ha considerato che ciò non fosse in linea con le Linee Guida Marittime del 2004.

Anche se queste ultime non impongono specifiche limitazioni ai noleggiatori temporanei (a livello contrattuale, si tratta dei fornitori di servizi di trasporto marittimo), la Commissione ha sempre richiesto nella propria prassi che i noleggiatori temporanei che volessero beneficiare del regime fiscale sul tonnello debbano contribuire agli obiettivi delle linee-guida di preservare competenze marittime minime nell'ambito dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo ovvero all'obiettivo di promuovere l'adozione di bandiere europee.

Al fine di ovviare alle preoccupazioni della Commissione, le autorità francesi si sono pertanto impegnate a richiedere a tutti i contribuenti fiscali sul tonnellaggio francesi di far battere bandiera europea ad almeno il 25% del proprio tonnellaggio.

La Commissione ha accettato questo impegno e ha di conseguenza posto termine all'indagine.

(da: hellenicshippingnews.com, 19 Febbraio 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL CROLLO DEL PREZZO DEL PETROLIO OSTACOLA LE VENDITE DI SISTEMI DI LAVAGGIO DEI GAS DI SCARICO AL SETTORE MARITTIMO

L'interesse del settore marittimo per i sistemi di lavaggio dei gas di scarico allo scopo di conformarsi alla più rigorosa normativa sulle emissioni ha subito un intoppo con il crollo del prezzo del petrolio a livello globale e ha aggiunto incertezza a livello finanziario.

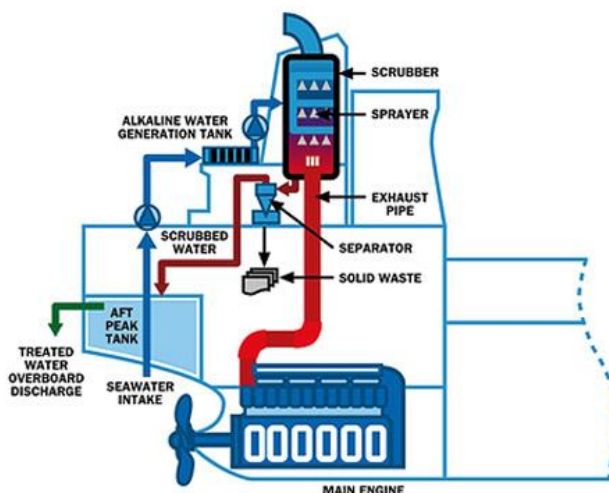
Con effetto dal 1° gennaio scorso, le navi operative entro 200 miglia nautiche dalla costa del Nord America e dell'Europa nord-occidentale sono tenute ad utilizzare carburanti con un contenuto massimo di zolfo dello 0,1% oppure a trovare strumenti alternativi per conformarsi, cosa che normalmente significa acquistare un sistema di lavaggio dei gas di scarico.

I sistemi di lavaggio consentono all'armatore di continuare ad utilizzare carburanti bunker ad elevato contenuto solforoso, che è meno costoso dei carburanti a basso contenuto di zolfo, sbarazzandosi nella sostanza dello zolfo contenuto nelle emissioni e consentendo alla nave di adeguarsi al più rigoroso limite relativo allo zolfo.

Per anni, i produttori di torri di lavaggio dei gas hanno commercializzato i sistemi in questione quale modo per risparmiare denaro evitando i costi dei cari carburanti marittimi a bassissimo contenuto solforoso.

Ma quei carburanti marittimi non sono più così costosi al giorno d'oggi.

Lo MGO di Houston, conforme alle Zone di Controllo delle Emissioni, nel 2015 ha fatto registrare in media 603 dollari per tonnellata metrica, pressappoco il 40% in meno dei prezzi relativi allo stesso periodo del 2014, come mostrano i dati di Platts.



“Il mercato a breve termine dei sistemi di lavaggio dei gas di scarico subirà in modo rilevante l’influenza della differenza dei prezzi fra alto contenuto e basso contenuto di zolfo” afferma Garrett Billemeier, dirigente dello sviluppo tecnologie globali presso il produttore di sistemi di lavaggio DuPont.

Poiché i prezzi dei carburanti bunker sono rimasti bassi relativamente agli ultimi tempi, è probabile che gli armatori si rivolgano ai carburanti a bassissimo contenuto di zolfo per adeguarsi alle Zone di Controllo delle Emissioni piuttosto che a strumenti alternativi.

“Il calo dei prezzi del petrolio a livello mondiale sembra che stia comportando effetti negativi sull’adozione dei sistemi di lavaggio dei gas di scarico” afferma la ditta di consulenze MEC Intelligence in un rapporto pubblicato questo mese.

“Le ordinazioni sono quasi raddoppiate nel periodo di sei mesi che va da aprile a settembre del 2014, mentre negli ultimi quattro mesi la crescita è stata di quasi il 19%”.

Complessivamente 160 navi alla fine di gennaio avevano installato sistemi di lavaggio dei gas, rispetto alle 135 di settembre 2014, afferma la MEC Intelligence.

I produttori di tali sistemi non hanno espresso tutti la medesima volontà di rivelare i dati delle vendite.

Le ordinazioni relative ai sistemi di pulizia dei gas esausti della Wärtsilä nel 2014 sono rimaste stabili rispetto a quelle dell’anno precedente, arrivando a 41, sebbene il numero delle navi che hanno acquistato quei sistemi sia aumentato del 50% circa sino a 26 unità, come ha dichiarato la società finlandese in settimana.

Le vendite della Wärtsilä non sono state condizionate dallo scivolone dei prezzi del petrolio nel 2014 e tuttavia ora “molti clienti sono in modalità attendista ed esitano ad investire a causa delle difficoltà finanziarie del momento” afferma la portavoce della Wärtsilä Marit Holmlund-Sund.

La Alfa Laval non ha voluto precisare le cifre relative alle proprie vendite al di là di quello che aveva dichiarato in un recente comunicato: la società svedese ha ricevuto 70 ordinazioni per 65 navi rispetto ad un periodo di tempo imprecisato.

La DuPont non ha voluto fornire le cifre inerenti alle vendite annuali, mentre la norvegese Yara Marine Technologies – ex Green Tech Marine – non ha risposto alla richiesta di esprimere commenti.

Subito dopo questa recente riduzione del contenuto di zolfo nei carburanti marittimi, il livello massimo del contenuto di zolfo si abbasserà allo 0,5% nel 2020 o 2025, alla luce di una decisione presa dall’IMO.

“I recenti minori prezzi del carburante stanno avendo conseguenze sull’interesse a breve termine” afferma Billemeier della DuPont, “ma, dal momento che la International Chamber of Shipping la settimana scorsa ha rilasciato una dichiarazione nella quale indica che le Zone di Controllo delle Emissioni verranno adottate a livello globale assai probabilmente nel 2020, significa che i caricatori con una visione a lungo termine si concentreranno sui sistemi di lavaggio dei gas di scarico marittimi quale soluzione vantaggiosa”.

Un commerciante statunitense di olio carburante è d’accordo sul fatto che il potenziale di questi sistemi a lungo termine rimanga, affermando che “nel 2020 tutti quanti vorranno averli”.

(da: seanews.com.tr, 18 Febbraio 2015)

STUDI E RICERCHE

LE PORTACONTAINER PANAMAX APPROFITTANO DELL'AUMENTO DELLE TARIFFE CONSEGUENTE ALLA CRISI INDOTTA DALLA CONGESTIONE SULLA COSTA OCCIDENTALE USA

Le sostenute rottamazioni, la carenza di nuove costruzioni e la congestione portuale hanno dato al settore delle portacontainer Panamax un gradito impulso e hanno spinto le tariffe giornaliere di noleggio al loro livello più alto degli ultimi quattro anni.

Secondo Alphaliner, attualmente c'è solo una nave Panamax di più di 4.000 TEU ferma rispetto alle 52 unità inutilizzate di un anno fa, e, sebbene 25 unità siano state rottamate nel corso del 2014, un certo numero di navi tenute in disparte ha successivamente trovato impiego in nuove rotte.

I traffici africani in espansione, in cui le navi Panamax hanno rimpiazzato unità attrezzate più piccole, ed i traffici interasiatici hanno sopperito più di quanto dovessero nel settore, non da ultimo assicurando anche l'impiego delle navi che erano state dismesse dai traffici del transpacifico e del Medio Oriente a causa dell'introduzione di navi più grandi.

La mancanza di domanda per le navi Panamax nel corso degli ultimi anni e gli scarsi ritorni per gli armatori hanno comportato un crollo delle ordinazioni di nuove costruzioni nel settore – con la consegna di una sola nuova nave l'anno scorso – e pertanto il riequilibrio fra domanda ed offerta ha indotto le tariffe di noleggio ad aumentare sino a circa 13.000 dollari giornalieri al momento attuale, afferma l'esperto di Alphaliner.



Mentre la data di affitto giornaliera per una nave da 4.000 TEU potrebbe essersi raddoppiata l'anno scorso, la tariffa di mercato è ancora notevolmente

minore della tariffa massima di 27.000 dollari usufruita dagli armatori nei primi mesi del 2011.

Nel contempo, l'attuale crisi indotta dalla congestione portuale che affligge la costa occidentale degli Stati Uniti sta assicurando un ulteriore impulso al settore.

Sebbene le navi Panamax abbiano in gran parte lasciato spazio alle unità da 6.000-10.000 TEU nei traffici transpacifici, gli attuali ritardi relativi alle navi delle linee principali hanno aperto il mercato a noleggi supplementari ad hoc per il transpacifico e per i carichi dirottati sulla costa orientale statunitense che viaggiano attraverso il Canale di Panama.

Le tariffe di nolo a pronti dall'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti si sono impennati oltre i 5.000 dollari per 40 piedi – più del doppio rispetto alla tariffa di mercato relative alla costa occidentale degli Stati Uniti – poiché i caricatori cercano di ovviare in tal modo ai notevoli e rischiosi ritardi dei contenitori presenti sulle navi e sulle congestionate banchine di Los Angeles, Long Beach ed Oakland.

La caduta dei prezzi del carburante è un altro fattore che ha notevolmente migliorato le prospettive di impiego delle portacontainer nei settori minori nel corso degli ultimi sei mesi, dal momento che i costi più bassi del bunker hanno ridotto il divario delle economie di scala fra le dimensioni delle navi e hanno reso navi in precedenza antieconomiche un'opzione sostenibile per i vettori.

Tuttavia, Alphaliner ha sottolineato che c'è una nuvola scura all'orizzonte per il settore delle Panamax sotto forma dell'apertura dell'ampliamento del Canale di Panama previsto per l'ultima parte dell'anno prossimo.

Attualmente, 211 navi Panamax di 4.000 TEU ed oltre, che rappresentano il 33% del settore, vengono impiegate in servizi in transito lungo l'idrovia, ma dal 2016 queste navi potrebbero essere riqualficate in navi sino a 13.000 TEU poiché i vettori tendono ad impiegare nei traffici le navi più grandi possibile.

(da: theloadstar.co.uk, 17 Febbraio 2015)

REEFER

FOLLIE REEFER: L'ACCUMULO SULLA COSTA OCCIDENTALE USA SIGNIFICA PAGARE 400 DOLLARI AL GIORNO PER CONTENITORE

Un arrabbiato operatore della filiera logistica del freddo, Steve Alaerts, responsabile vendite della Foodcareplus con sede ad Anversa, ha avvertito che i ritardi e le deviazioni dovuti al persistente peggioramento della congestione nei porti della costa occidentale degli Stati Uniti potrebbero spazzar via i profitti del caricatore.

Alaerts ha detto che le ultime spedizioni surgelate della società sono rimaste ferme nei porti per tre settimane "con terribili costi portuali di controstallia e deposito".

"Un costo medio giornaliero di deposito di 400 dollari per contenitore reefer porterebbe il costo a 2.800-3.000 dollari alla settimana.

Vale a dire, per molti articoli di derrate alimentari, oltre il 10% del suo valore.



A seconda del valore del prodotto, questi costi aggiuntivi stanno spazzando via i margini per gli importatori ed i dettaglianti" ha dichiarato Alaerts al *Newark's Journal of Commerce*.

"In alcuni casi, le linee di navigazione decidono all'ultimo minuto di tralasciare gli scali portuali, specialmente nell'area

portuale di Los Angeles-Long Beach, ed i box refrigerati vengono scaricati nei centri di trasbordo centro-americani, come Panama, dove aspettano per giorni prima di essere movimentati ulteriormente sino alla costa occidentale statunitense".

Anche se le linee di navigazione solitamente sostengono i costi relativi ai porti di trasbordo, a questi vanno ad aggiungersi i ritardi nella filiera distributiva e gli ulteriori costi di trasporto terrestre, specialmente se una portacontainer viene dirottata verso i porti della costa orientale degli Stati Uniti.

“La spedizione dei prodotti refrigerati via costa orientale non è davvero un’opzione per molti articoli di derrate a causa dei costi complessivi necessari per spostarli in un deposito e poi su camion alla volta della costa occidentale” afferma Alaerts.

“Il costo per scaricare il prodotto da un container reefer in un deposito sulla costa orientale ammonta a 1.000-2.000 dollari per contenitore a seconda della località: più è vicina al porto, più è conveniente.

Trasportare successivamente il prodotto su camion alla volta della costa occidentale costa almeno altri 3.500-5.000 dollari per contenitore”.

Anche se trasportare per ferrovia i contenitori refrigerati dal porto di Houston, sul Golfo del Messico, alla costa occidentale attraverso il Corridoio di Alameda poteva essere un’altra opzione, essa costa 6.000 dollari per contenitore a causa della mancanza di generatori di corrente elettrica sui carri ferroviari.

Poiché non c’è nulla in vista rispetto al caos sul fronte dei porti, la frustrazione sta montando fra i caricatori.

La National Retail Federation ha pubblicato una dichiarazione in cui si accusano la International Longshore and Warehouse Union e la Pacific Maritime Association di “darsi la zappa della contrattazione collettiva sui piedi”.

(da: chineseshipping.com/shippinggazette.com, 13 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.