



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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXIII
Numero del 31 Maggio 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ" Pag. 3

PORTI

MAGGIORI VOLUMI PRODUTTIVI DEI CARICHI DI ORIGINE MARITTIMA
NEL PRIMO TRIMESTRE PER IL PORTO DI AMBURGO " 4

TRASPORTO MARITTIMO

I PROFITTI DEI TRASPORTATORI DI CONTAINER DOVUTI AL PETROLIO A BUON MERCATO
FINIRANNO PER ALIMENTARE UNA GUERRA TARIFFARIA DEI NOLI DATA L'ATTENUAZIONE
DELLA DOMANDA " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

C'È ANCORA TEMPO PER CORREGGERE LA SITUAZIONE DEI TRAFFICI TRANSALPINI " 9

TRASPORTO STRADALE

DISPUTA FRA BRUXELLES E LA GERMANIA SUL SALARIO MINIMO PER I CAMIONISTI " 11

TRASPORTO INTERMODALE

NOTEVOLE CRESCITA DELLA PALLETWAYS IN EUROPA " 13

INDUSTRIA

L'ATTIVITÀ RECORD DELLE DEMOLIZIONI FA BEN SPERARE
PER LA RIPRESA DEL SETTORE MARITTIMO " 15

LOGISTICA

I SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI: VANTAGGI E PROBLEMATICHE " 18

LEGISLAZIONE

APPELLO DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO ALL'UNIONE EUROPEA " 21

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SIEMENS E DUISPORT AVVIANO UNA COOPERAZIONE STRATEGICA PER LO SVILUPPO DI NUOVI SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO CAMIONISTICO PER I PORTI MARITTIMI E FLUVIALI	Pag. 23
--	---------

STUDI E RICERCHE

LUNGA ED ACCIDENTATA LA STRADA VERSO TARIFFE DI TRASPORTO CONTENITORI PIÙ ALTE ALLA LUCE DELL'INCREMENTO DELL'ECESSO DI CAPACITÀ	" 25
---	------

IN CALENDARIO	" 27
----------------------------	------

31 Maggio 2015

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

NOTIZIE C.I.S.CO.**GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ"**

Nella settimana dal 14 al 20 settembre 2015 si terrà a Genova presso Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova e presso l'Acquario di Genova la seconda edizione della *Genoa Shipping Week*.



▪ 14 – 20 SETTEMBRE 2015 ▪

In occasione dell'evento *Genoa Shipping Week*, C.I.S.Co. – Council of Intermodal Shipping Consultants – in collaborazione con Clickutilityteam promuoverà il progetto "Container in città".



Per ulteriori informazioni: info@ciscoconsultant.it

PORTI

MAGGIORI VOLUMI PRODUTTIVI DEI CARICHI DI ORIGINE MARITTIMA NEL PRIMO TRIMESTRE PER IL PORTO DI AMBURGO

Il Porto di Amburgo ha movimentato in totale volumi produttivi per 35,6 milioni di tonnellate (in aumento dello 0,1%) nel primo trimestre del 2015.

I carichi alla rinfusa per 11,7 milioni di tonnellate (più 12,3%) ed i trasporti containerizzati per ferrovia fra il porto ed il suo hinterland per 602.000 TEU (più 11,1%) sono stati quelli che hanno maggiormente contribuito alla crescita dei risultati.

“Possiamo essere nel complesso soddisfatti per la tendenza del primo trimestre relativa ai risultati produttivi dei carichi di origine marittima.

Anche se un leggero calo del 4,9% dei risultati inerenti alle merci generali per 23,9 milioni di tonnellate fa lievemente scemare la nostra soddisfazione, questo resta il miglior primo trimestre di sempre nella storia del porto” ha sostenuto Axel Mattern, membro del comitato esecutivo per il marketing del



Porto di Amburgo in occasione della conferenza stampa trimestrale dell'associazione del marketing.

I risultati dei carichi alla rinfusa sono stati in aumento in tutti e tre i segmenti: il 19,4% per 2,7 milioni di tonnellate per i carichi aspirabili, il 17,2% per 5,5 milioni di tonnellate per i

carichi da presa e l'1,3% per 3,5 milioni di tonnellate per i carichi liquidi.

La tendenza è stata particolarmente notevole per le importazioni di carbone che a 1,8 milioni di tonnellate si sono incrementate del 64,1%.

Dal lato delle esportazioni, il principale contributo a questo eccellente risultato è stato apportato dal frumento, i cui volumi movimentati sono saliti del 44,0% sino a 1,62 milioni di tonnellate.

I risultati containerizzati relativi ai primi tre mesi dell'anno per 2,3 milioni di TEU (contenitori standard da 20 piedi) sono rimasti al di sotto degli ottimi risultati dell'anno precedente, che era stato insolitamente soddisfacente, rappresentando un avanzamento di non meno dell'8,0%.

Quindi adesso si è verificato un leggero calo del 2,3%.

Ciò è attribuibile principalmente alla diminuzione dei traffici containerizzati con la Russia.

Nel primo trimestre complessivamente 109.000 TEU sono stati trasportati da Amburgo ai porti russi sul Baltico.

Questo risultato ha costituito un calo del 34,8% rispetto al medesimo trimestre dell'anno precedente.

A detta di Axel Mattern, si può presumere che se le sanzioni dovessero essere annullate e dovesse verificarsi una ripresa nell'economia russa, i traffici esteri di origine marittima via Amburgo dovrebbero impennarsi di nuovo.

Il suo collega nel comitato esecutivo Ingo Egloff ha sottolineato come il Porto di Amburgo sia il principale hub del Nord Europa per i servizi containerizzati con la regione del Baltico e come il settore marketing del porto stia prestando sempre maggiore attenzione ai mercati del Baltico. Anche il recente ingresso dei porti di Göteborg e Bronka nell'associazione del marketing sottolinea i suoi eccellenti collegamenti con la regione.

Crescita sopra la media dei trasporti nell'hinterland

I trasporti containerizzati nell'hinterland per ferrovia, camion e battelli fluviali hanno fatto progressi sopra la media e con 1,5 milioni di TEU hanno conseguito una crescita del 7,3%.

“Il fatto di essere il principale porto ferroviario d'Europa non è per noi una coincidenza. Con i nostri intelligenti orari di trasporto, non dovrebbero verificarsi colli di bottiglia nell'ambito dei traffici in entrata ed uscita dal Porto di Amburgo. Ciò può essere conseguito, ad esempio, mediante una maggiore utilizzazione della ferrovia per i trasporti dallo scalo marittimo all'hinterland” spiega Egloff.

Nei primi tre mesi del 2015, carichi per un totale di 11,4 milioni di tonnellate, ovvero un incremento dell'8,3%, sono stati trasportati sulla rete ferroviaria del porto di Amburgo. Con 602.000 TEU, i trasporti containerizzati su rotaia sono cresciuti non meno dell'11,1%. In futuro, sarà fatto un uso ancor più efficiente delle infrastrutture ferroviarie del porto.

Un controllo prevalente e neutrale, ovvero la "Gestione delle Operazioni Ferroviarie" assumerà il coordinamento dei servizi ferroviari ed ottimizzerà ulteriormente i processi operativi. Assieme, gli operatori terminalistici, l'amministrazione portuale e la rete ferroviaria tedesca – la DB Netze – puntano ad incrementare continuamente la qualità e l'efficienza del Porto di Amburgo quale elemento della filiera distributiva.

"Unitamente agli altri stati della Germania settentrionale, a Berlino faremo pressioni affinché le direttrici di traffico dagli scali marittimi all'hinterland possano essere prese nella giusta considerazione nel contesto del nuovo Piano Federale delle Infrastrutture di Trasporto. Solamente un'infrastruttura ad elevate prestazioni ed integra garantirà l'accesso



in entrata ed in uscita agli scali marittimi nell'interesse dell'intera economia nazionale.

Pertanto, noi speriamo altresì in una decisione favorevole quest'anno da parte del Tribunale Amministrativo Federale di Lipsia riguardo alla realizzazione del dragaggio del canale navigabile sul Basso ed Esterno Elba" rimarca Egloff.

Sia il dragaggio del canale che l'espansione e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto sono di grande importanza per il futuro sviluppo di Amburgo quale principale porto e centro logistico della Germania. Collegamenti trasportistici efficienti rappresentano le arterie essenziali per il commercio estero globale.

L'intelligente interscambio ed uso dei dati relativi al trasporto ed alla logistica, varato ad Amburgo con lo smartPORT, semplificherà il controllo efficiente delle filiere di trasporto multimodale. Il miglioramento dell'utilizzazione delle attuali infrastrutture di trasporto di conseguenza consentirà l'accettazione ed il trasporto di volumi di carichi aggiuntivi.

(da: hellenicshippingnews.com, 19 Maggio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

I PROFITTI DEI TRASPORTATORI DI CONTAINER DOVUTI AL PETROLIO A BUON MERCATO FINIRANNO PER ALIMENTARE UNA GUERRA TARIFFARIA DEI NOLI DATA L'ATTENUAZIONE DELLA DOMANDA

Poiché 13 principali vettori marittimi hanno riferito che i propri risultati relativi al primo trimestre sono stati alimentati dal calo del 49% dei prezzi del carburante e dai guadagni inerenti agli scambi con l'estero derivanti dall'apprezzamento del dollaro statunitense, la ditta di consulenze Alphaliner ritiene che gli elevati profitti fatti registrare nel periodo serviranno solo ad alimentare la guerra tariffaria dei noli.

Alphaliner calcola che i margini medi sui profitti operativi sono migliorati notevolmente nei primi tre mesi rispetto allo stesso periodo del 2014: il settore in media ha realizzato margini medi sui profitti operativi del 5%, che rappresenta un grande miglioramento rispetto al negativo 1,3% dell'anno precedente.

Ancora una volta il vettore taiwanese di nicchia Wan Hai ha superato la Maersk Line - avendo fatto registrare un impressionante 14% quanto ai margini medi sui profitti operativi - rispetto all'11,7% della linea di navigazione danese ed al terzo classificato CMA CGM con il 10,1%.



La classifica dei margini medi sui profitti operativi di Alphaliner è chiusa dalla giapponese MOL con un 1,6% negativo e dal marginale 0,8% della APL con sede a Singapore.

La società di analisi nota che diversi vettori sono stati in grado di far registrare i loro migliori risultati trimestrali ma sostiene che il successivo calo delle tariffe di nolo, unitamente all'incremento dell'11% da un trimestre all'altro dei prezzi del bunker verificatosi da lì in poi, ha significato che gli utili dei vettori sono

stati ancora una volta posti sotto pressione. E questo, a detta di Alphaliner, è stato esacerbato da una debole crescita della domanda, "specialmente nel fondamentale mercato dell'Asia-Europa, così come nei traffici relativi al Sudamerica, all'Africa ed all'Australia".

Essa ritiene che i vettori saranno ostacolati anche da significativi picchi di capacità nelle tre principali direttrici di traffico in cui la crescita della domanda è stata fino adesso quest'anno relativamente sostenuta: l'Asia-Costa Orientale USA, la transatlantica e l'interasiatica.

Con una guerra tariffaria in pieno svolgimento in tutti gli importanti traffici Asia-Europa, ricavare buoni rendimenti dalle altre rotte diventa più importante quale compensazione dei periodi di viaggi marginali o poco produttivi sulla rotta di alto valore. Nel contempo, molti vettori della tratta Asia-Nord Europa hanno annunciato per il 1° giugno incrementi tariffari generali: non è che un altro tentativo di spingere più in alto le tariffe prima dell'alta stagione.

Il 20 maggio la Maersk ha annunciato un incremento dal 1° giugno di 800 dollari per TEU sull'Asia-Nord Europa e di 600 dollari per TEU sull'Asia-Mediterraneo.

Tuttavia, la storia recente suggerisce come la durata di questi ambiziosi incrementi tariffari generali stia diventando sempre più breve: il guadagno indotto dall'incremento tariffario generale di 581 dollari per TEU registrato l'8 maggio dallo Shanghai Containerized Freight Index si è quasi dimezzato appena una settimana dopo. Lo scenario negativo seguito ad un buon primo trimestre per i vettori marittimi ha indotto altre voci riguardanti le cattive prestazioni della APL, tanto che nelle hall degli eventi dello shipping è stato suggerito un certo numero di potenziali acquirenti.

Il redditizio vettore con sede a Hong Kong OOCL è stato per qualche tempo il favorito degli speculatori, ma fra i candidati che adesso vengono proposti c'è la Maersk. La Maersk Line è cresciuta mediante acquisizioni fino a diventare il più grande vettore di trasporto contenitori del mondo, ma in seguito alla notevole indigestione causata dalla sua acquisizione della P&O Nedlloyd nel 2005, appena sei anni dopo il suo rilevamento della Sealand, ha mostrato poco interesse verso qualsiasi ulteriore attività di fusione/o acquisizione.

In ogni caso, sostiene Alphaliner, non c'è alcuna indicazione formale secondo cui la APL sia davvero in vendita. A detta di Alphaliner, sarebbe improbabile che la Temasek Holdings, branca di investimento del governo di Singapore nonché azionista di controllo al 67% della NOL, società-madre della APL, "vendesse sottoprezzo il solo cespite rimasto della NOL, sebbene sia probabile che questa potrebbe essere l'unica ragione per cui acquirenti interessati dotati di tasche abbastanza profonde potrebbero essere tentati di fare un'offerta".

(da: theloadstar.co.uk, 20 maggio 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

C'È ANCORA TEMPO PER CORREGGERE LA SITUAZIONE DEI TRAFFICI TRANSALPINI

Un impatto indesiderato risulterà dalle modifiche in programma per le condizioni commerciali che vengono applicate alle tratte transalpine una volta che saranno state portati a compimento gli approfonditi aggiornamenti ai tre principali attraversamenti (Lötschberg, Gottardo e Brennero): queste sono le risultanze di uno studio elaborato dalla TransCare per conto della UIRR ((International Union for Road-Rail Combined Transport).

Entrambi i paesi che gestiscono le importanti tratte di transito nord-sud attraverso le Alpi, la Svizzera e l'Austria, hanno impiegato notevoli risorse al fine di migliorare le infrastrutture ferroviarie correlate a questi attraversamenti alla luce dell'intenzione di rafforzare l'attrattività dei servizi ferroviari:

- il nuovo tunnel di base del Lötschberg, integrato dal tunnel del Sempione;
- il nuovo tunnel di base del Gottardo, integrato dal tunnel di base del Ceneri e dal corridoio sulle sue linee di approccio, e
- la ricostruzione della linea del Brennero in Austria.

La UIRR e l'intero settore europeo di trasporto combinato hanno accolto assai favorevolmente questi investimenti poiché sono essenziali per essere in grado di offrire servizi di trasporto combinato ferro-stradali.

Anche se i parametri dei programmi aggiornamenti delle infrastrutture erano ben noti in anticipo, i cambiamenti delle condizioni commerciali per l'accesso a questi nuovi elementi infrastrutturali sono stati annunciati solo recentemente.



Il Corridoio Europeo di Trasporto Merci Ferroviario 1 (Reno-Alpino) è il più importante asse trasportistico europeo; pertanto, la UIRR ha commissionato uno studio a una rinomata ditta di consulenze logistiche, la TransCare di Wiesbaden, allo scopo di predisporre un'approfondita analisi di ciò che verrà imputato agli utenti delle linee aggiornate nei due paesi che vi effettuano operazioni.

I risultati ottenuti dai consulenti sono allarmanti per quel che attiene la Svizzera, dove l'efficienza operativa potenziata offerta dai miglioramenti (maggiore velocità rispetto agli orari e minore consumo energetico) sarà più che compensata dalla prevista eliminazione dei finanziamenti e dall'annunciato nuovo regime di addebito per l'accesso ai binari.

Tanto è vero che evitare queste tratte facendo una deviazione di 150 km in direzione est attraverso la linea del Brennero sembra diventare un'attrattiva ed un'alternativa desiderabile.

Fortunatamente, resta abbastanza tempo affinché i responsabili delle decisioni in Svizzera tengano conto dei risultati di questo studio della TransCare, che la UIRR prende assai seriamente, e quindi mettano in atto i necessari adeguamenti allo scopo di rendere le nuove infrastrutture ad elevate prestazioni anche commercialmente competitive.

Ciò è specialmente importante se lo si mette a confronto con le condizioni che il concorrente settore dell'autotrasporto trova quando utilizza le parallele autostrade ed alla luce dell'espresso desiderio della popolazione di far viaggiare una quota sempre maggiore del trasporto merci transalpino per ferrovia.

Lo studio può essere consultato sul sito: <http://www.uirr.com/en/mediacentre/press-releases-and-position-papers/2015/mediacentre/712.html>

(da: uirr.com, 7 Maggio 2015)

TRASPORTO STRADALE

DISPUTA FRA BRUXELLES E LA GERMANIA SUL SALARIO MINIMO PER I CAMIONISTI

La Commissione Europea il 19 maggio scorso ha avviato una procedura d'infrazione nei confronti della Germania accusando il governo tedesco di avere illegalmente applicato il salario minimo nazionale ad un certo numero di imprese di autotrasporto e trasporto austriache, polacche ed ungheresi.

Il potente ente regolatore dell'Unione Europea è in disaccordo circa l'applicazione di un salario minimo nazionale ai camionisti di passaggio nel paese anche solo per poche ore, nonché a causa della notevole mole di documentazione ad esso correlata.

“Pur supportando pienamente l'introduzione di un salario minimo in Germania, la Commissione ritiene che l'applicazione della normativa sul salario minimo a tutte le operazioni di trasporto che toccano il territorio tedesco limiti in modo sproporzionato la libertà di fornire servizi e la libera movimentazione delle merci” si legge in una dichiarazione rilasciata dall'organismo europeo.



La Germania ha introdotto un salario minimo nazionale di 8,50 euro all'ora dal 1° gennaio scorso anche per i camionisti esteri che si limitino a passare nel paese diretti verso altre destinazioni.

Le imprese interessate a marzo hanno chiesto alla Commissione di esaminare se l'applicazione del salario minimo secondo queste modalità sia compatibile con la normativa europea.

La questione è stata discussa anche in sede di Parlamento Europeo dopo che diversi stati membri dell'Unione Europea si erano lamentati per la limitazione della libera movimentazione delle merci e per gli ostacoli burocratici.

La sottoposizione del caso a Bruxelles costituisce il primo passo di un procedimento che potrebbe concludersi con pesanti sanzioni per la Germania, la quale ha due mesi per rispondere.

“L’applicazione dei provvedimenti tedeschi relativi ai transiti ed a certe operazioni di trasporto internazionale secondo l’opinione della Commissione potrebbe non essere giustificata, dal momento che crea barriere amministrative sproporzionate che impediscono al mercato interno di funzionare in modo appropriato” è stato detto.

La Commissione Europea ha dichiarato di ritenere che esistano “misure maggiormente appropriate” per salvaguardare questi lavoratori pur “consentendo ancora la libera movimentazione di servizi e merci”.

La Germania è il solo paese europeo che comprende i lavoratori in transito nella normativa inerente al salario minimo.

Berlino sostiene che tale politica sia necessaria per prevenire il dumping sui salari.

Date le proteste da parte delle imprese estere, Berlino ha concordato una sospensione temporanea per le imprese di autotrasporto estere fino al chiarimento delle regole dell’Unione Europea in materia.

I nuovi provvedimenti della Germania prevedono che un camionista polacco diretto in Spagna sia pagato 8,50 euro all’ora dal momento in cui l’autista attraversa il confine tedesco, prima di tornare al salario pagato nel suo paese nel momento in cui lascia il suolo tedesco.

Il datore di lavoro del camionista si trova anche a dover compilare la documentazione prevista dal provvedimento ed è soggetto a sanzioni se gli autisti non vengono pagati conformemente.

(da: euractiv.com, 20 Maggio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

NOTEVOLE CRESCITA DELLA PALLETWAYS IN EUROPA

La Palletways con sede a Lichfield nel Regno Unito, maggiore fornitore europeo di servizi espressi di trasporto merci pallettizzate, ha messo nel mirino il predominio nel settore della rete pallettizzata in Europa in seguito all'annuncio di una crescita del 35% dei volumi movimentati in tutta l'Europa.

Il viaggio della Palletways in Europa è iniziato nel 2002 con la sua prima iniziativa imprenditoriale in Italia e da allora il gruppo ha continuato ad espandersi.

La rete adesso vanta 12 hub in 14 paesi europei, che comprendono l'Austria, il Belgio, la Repubblica Ceca, la Danimarca, la Francia, la Germania, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, il Portogallo, la Repubblica d'Irlanda, la Slovacchia, la Spagna ed il Regno Unito.



Afferma James Wilson, amministratore delegato del gruppo: "La nostra strategia è stata quella di stabilire i nostri mercati nazionali in Europa e poi offrire servizi fra quei paesi.

È qui che ravvisiamo notevoli nuove opportunità di attività così come risultano dalla nostra crescita transfrontaliera nel corso dell'anno scorso, che secondo le nostre previsioni

aumenterà di un altro 50% nei prossimi 12 mesi.

A differenza della maggior parte dei nostri concorrenti che hanno seguito la strada del subappalto dei servizi paneuropei, noi ci siamo concentrati sullo sviluppo di infrastrutture proprie nell'ultimo decennio.

Confidiamo di poter riflettere il nostro successo in tutta l'Europa, in particolare perché le reti di trasporto merci espresso pallettizzato erano un'opportunità di nicchia, ed è quello che abbiamo fatto.

Adesso offriamo una soluzione logistica estremamente efficiente, che assicura vantaggi sia riguardo ai costi che in relazione al servizio.

Di fondamentale importanza per l'espansione ed il successo delle operazioni del gruppo in tutta Europa è stato l'investimento in tecnologia informatica al fine di assicurare un servizio di alto valore ai clienti.

Ciò è iniziato con lo sviluppo di una piattaforma informatica paneuropea su misura che ha consentito l'effettuazione di consegne fra le sue diverse reti in Europa ed è continuato con la recente introduzione del nostro hub informativo digitale, uno strumento finalizzato a migliorare di molto le efficienze operative e l'esperienza del cliente mediante l'ottimizzazione dell'uso dei dati in diretta".

Altri recenti sviluppi-chiave che hanno indotto la crescita sono stati: l'offerta di servizi alla volta dell'Austria; la realizzazione di un servizio clienti centralizzato a Madrid; l'incremento della frequenza dei trasporti di linea mediante l'introduzione di servizi giornalieri fra diversi hub fra cui Londra e Nimega, Londra e Parigi, Parigi e Madrid; infine, l'investimento in reti nazionali come quella del nuovo hub di Milano.

Rachael Alpha, amministratrice delegata della Palletways Europe GmbH, aggiunge: "Questi sono tempi davvero entusiasmanti per il gruppo.

La nostra espansione europea continua a presentare notevoli vantaggi concorrenziali dal momento che noi siamo in grado di raccogliere tutta la merce dei nostri clienti su un veicolo e consegnarlo in 14 paesi di tutta l'Europa.

L'anno scorso abbiamo investito qualcosa come 1,4 milioni di euro che hanno contribuito a conseguire un anno record per i volumi transfrontalieri e noi guardiamo avanti per far aumentare questa crescita in modo significativo nel corso del 2015".

Il gruppo ora mira ad estendere i propri servizi in Svizzera ed in sei paesi dell'Europa Orientale, così come ad ultimare un nuovo hub di capacità incrementata in Germania.

(da: transportjournal.com, 26 maggio 2015)

INDUSTRIA

L'ATTIVITÀ RECORD DELLE DEMOLIZIONI FA BEN SPERARE PER LA RIPRESA DEL SETTORE MARITTIMO

L'eccesso di offerta di tonnellaggio da tempo viene spacciato come uno dei principali "imputati" colpevoli della rovina dei mercati di trasporto merci marittimo; una tendenza, questa, che si è palesata in gran parte dei segmenti del mercato nel corso degli anni.

Al momento attuale, è il mercato dei carichi secchi che si trova in maggiore sofferenza.

Di conseguenza, ogni notizia relativa alla mitigazione dell'offerta di tonnellaggio può essere considerata come uno sviluppo positivo per la sostenibilità a lungo termine del mercato.

Pertanto, dato che il mercato dei carichi secchi mostra segni di eccesso di offerta di tonnellaggio fin dalle ultime fasi del 2014, tutti gli occhi si sono rivolti allo sviluppo della flotta attiva/in servizio così come ai tassi di nuove contrattazioni, consegne di nuove costruzioni e rottamazioni.

Nel suo ultimo rapporto settimanale, il broker marittimo Allied Shipbroking ha notato che "passati i primi quattro mesi di quest'anno, si potrebbe dire che queste cifre finora non sono state deludenti, malgrado il limitato impatto osservato nell'ambito del mercato del trasporto merci.

Ma solo se si confrontano effettivamente le addizioni e le rimozioni fatte alla flotta (si parla di navi di oltre 10.000 tonnellate di portata lorda) nel corso dei primi quattro mesi dell'anno".

Secondo George Lazaridis, responsabile delle ricerche di mercato e della valutazione patrimoniale della Allied, "le nuove contrattazioni sono state limitate a poca roba con l'inserimento di sole 87 unità nel registro delle ordinazioni nel corso degli ultimi 4 mesi (ciò equivale a 6,15 milioni di tonnellate di portata lorda) e, per inquadrare meglio queste cifre, occorre dire che i dati relativi ai primi 4 mesi del 2014 e 2013 sono stati rispettivamente di 410 navi (35,17 milioni di tonnellate di portata lorda) e 233 navi (19,6 milioni di tonnellate di portata lorda).

Si tratta di un calo significativo che, secondo tutte le apparenze, probabilmente continuerà a rimanere in prossimità di questi nuovi limitati livelli per il resto del 2015”.

Lazaridis ha aggiunto che “poiché le nuove contrattazioni si riferiscono solo alla



futura crescita della flotta, noi per lo più guardiamo ad un metodo di misurazione che sia più influente per la crescita della flotta che si sta verificando attualmente.

Le consegne delle unità di nuova costruzione rappresentano una misurazione di questo tipo e tutte quelle osservate sono state nel

senso di scorrere verso il basso.

Tuttavia questo non deve far emozionare, poiché l’attuale rallentamento è pari solo ad una piccola percentuale rispetto alle cifre precedenti relative ai medesimi 4 mesi.

Per essere più precisi, nel 2015 abbiamo avuto 241 consegne di navi (equivalenti a 18,94 milioni di tonnellate di portata lorda) laddove nel 2014 e nel 2013 abbiamo avuto 248 (19,97 milioni di tonnellate di portata lorda) e 311 (25,89 milioni di tonnellate di portata lorda) unità rispettivamente.

Il punto principale da tener presente qui è che, dal momento che gran parte di queste consegne erano già prossime alla loro data di completamento quando i veri problemi hanno cominciato ad emergere nel mercato del trasporto merci, è improbabile che molto abbia potuto impedire loro dall’entrare in servizio attivo al di là un piccolo ritardo.

In quanto tali, gran parte dei decrementi prevalenti nelle consegne di navi si deve ancora vedere ed avrà probabilmente luogo in prossimità della fine dell’anno”.

Pertanto, “il prossimo maggior fattore di influenza che inoltre provocherà la reazione più imminente alle fluttuazioni del mercato del trasporto merci è la rottamazione ed è qui che abbiamo assistito al più impressionante cambiamento rispetto alle annate precedenti.

Le unità obsolete sono state scaricate ai rottamatori in quantitativi record.

Nel corso dei primi 4 mesi abbiamo assistito alla vendita per demolizione di 177 navi (13,27 milioni di tonnellate di portata lorda), mentre nel corso dei medesimi periodi del 2014 e del 2013 le unità demolite sono state rispettivamente 77 (4,28 milioni di tonnellate di portata lorda) e 156 (8,6 milioni di tonnellate di portata lorda)".

Secondo l'esperto di Allied, "mettendo tutto ciò assieme ancora resta una flotta complessiva di unità per rinfuse secche in crescita, sebbene ad un ritmo notevolmente più lento.

Allo stesso tempo, è importante notare che tutto ciò non è avvenuto su una base di eguaglianza in tutti i segmenti dimensionali, dato che i segmenti Handysize e Capes hanno assistito ad una crescita negativa nel corso del 2015.

Ma il punto fondamentale è che noi abbiamo ancora bisogno che le cose rallentino ulteriormente al fine di uniformare in modo appropriato il rallentamento della crescita dei traffici e di raggiungere alla svelta un equilibrio fra la domanda e l'offerta di tonnellaggio.

Andando avanti e con il limitato numero di unità obsolete rimaste nella flotta, sarà il rimpasto del registro delle ordinazioni che inizierà a svolgere il ruolo primario nel consentire alla flotta di riflettere correttamente le domande e le esigenze del mercato e, allo scopo di impostare le cose in tal modo, cominceremo altresì ad assistere ad un ulteriore rimpasto e consolidamento dell'intero settore della cantieristica navale" conclude l'esperto.

(da: hellenicshippingnews.com, 14 Maggio 2015)

LOGISTICA

I SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI: VANTAGGI E PROBLEMATICHE

L'attività di 3PL, vale a dire l'affidamento all'esterno di operazioni integrate di logistica e filiera della distribuzione, rappresenta adesso una imponente attività diffusa a livello mondiale, con un giro d'affari annuo stimato in circa 750 miliardi di dollari.

Si tratta di un settore con importanti ed affermate società, quali Unipart Logistics, DHL, Clipper e Ceva, con competenze reali e provata capacità di ridurre i costi e migliorare il livello di servizio.

Il settore continua a crescere e la ragione ovvia di tale situazione sta nella crescita del commercio elettronico; tuttavia, vi sono anche altre ragioni.

Un certo numero di società che aveva affidato all'estero le proprie attività le sta adesso facendo tornare nel Regno Unito, peraltro esternalizzando le proprie operazioni logistiche quando lo fanno, piuttosto che istituirne di proprie.

Anche la crescita della distribuzione mediante canali integrati costituisce un fattore.

Molte imprese che espandono il loro modello di attività includendovi il negozio al dettaglio e la soddisfazione diretta del cliente ritengono che tale doppio modello operativo sia problematico e pertanto spesso si rivolgono ai fornitori di servizi logistici integrati per semplificare questa parte dell'equazione.



Rispedito al mittente

Una parte fondamentale dell'odierno mercato del commercio elettronico sono i resi.

È indispensabile poter disporre di un efficiente servizio di consegna, ma ugualmente importante per i clienti è un'efficace operazione di restituzione al

mittente, e, naturalmente, è importante per i fornitori riuscire a farsi reimballare i prodotti e rimetterli sugli scaffali.

Una recente ricerca condotta dalla CollectPlus ha dimostrato che i clienti online stimavano di dover restituire circa un terzo (31%) dei loro acquisti, mentre il 39% degli interpellati hanno affermato di avere restituito articoli comprati online nel 2014.

Sebbene i dettaglianti abbiano notevolmente migliorato le proprie procedure di resa negli ultimi anni, la convenienza complessiva del servizio resta inferiore alle aspettative dei clienti, con il 27% che afferma di essere scoraggiata dall'ordinare qualcosa online perché non vogliono ritrovarsi con il problema della sua restituzione nel caso non fosse di loro gradimento.

Peraltro, i fornitori di servizi logistici integrati hanno ben altri problemi che quelli della consegna e della resa.

Società come la Unipart Logistics sono in grado di gestire l'intera filiera della distribuzione e delle operazioni logistiche dall'inizio alla fine.

Queste imprese offrono la progettazione della filiera distributiva, la progettazione del magazzino e delle infrastrutture, la pianificazione delle previsioni e della domanda (al fine di contribuire a far fronte agli enormi picchi e cali causati da eventi come il Venerdì Nero ed il Lunedì Cibernetico) e la gestione dei materiali al fine di assicurare un controllo ottimale delle scorte.



Bernard Molley, direttore della logistica industriale globale della Unipart Logistics, che parteciperà alla mostra *IMHX*

2016, afferma: "Noi progettiamo, operiamo ed ottimizziamo filiere distributive complesse per clienti nell'ambito di un'ampia gamma di settori su base locale e globale.

La nostra comprensione delle filiere distributive complesse significa che siamo in grado di progettare e procurare soluzioni flessibili create per far fronte a specifiche esigenze che realizzino esattamente ciò di cui ha bisogno il cliente, assicurando nel contempo il mantenimento del controllo strategico".

Attenti allo spazio...

Una parte sempre più importante della consegna di questo tipo di soluzioni logistiche e per la filiera distributiva completamente "connesse" è l'uso della tecnologia informatica.

Tuttavia, i ricercatori hanno appurato l'esistenza di un "divario informatico": il divario fra le aspettative in ordine alle capacità informatiche dei fornitori di servizi logistici integrati e la reale soddisfazione degli utenti. Nello studio *2014 Third Party Logistics* il 98% degli utenti di servizi forniti dai 3PL hanno affermato che le capacità informatiche rappresentano un elemento necessario delle competenze dei 3PL.

Tuttavia, solamente il 55% degli stessi utenti interpellati al riguardo hanno detto di essere davvero soddisfatti dalle competenze dei loro fornitori. In risposta alla crescente importanza dell'informatica nella logistica, la fiera *IMHX 2016* sarà caratterizzata da un Villaggio Informatico della Filiera Distributiva dedicato in cui i fornitori saranno a disposizione per aiutare i visitatori ad affrontare tali difficoltà ed a scoprire le ultime soluzioni di e-commerce.

Ottenere il meglio dai 3PL

Sul più Vasto fronte dei 3PL ci sarà anche il padiglione della logistica integrata della UKWA (United Kingdom Warehousing Association).

Peter Ward, amministratore delegato della UKWA, ha commentato al riguardo: "Con oltre 650 imprese partecipanti, la UKWA è la principale associazione di categoria dedicata al settore della logistica integrata. Il nostro padiglione mostrerà i prodotti ed i servizi offerti dai nostri membri e come le migliaia di visitatori possano ottenere il meglio dai 3PL".

Ovviamente, possono esserci delle questioni da affrontare in ordine ai 3PL, dato che essi non costituiscono sempre la soluzione per tutti i problemi. Possono esserci delle preoccupazioni circa le competenze di alcuni fornitori di servizi logistici integrati, nonché una carenza di controllo diretto delle consegne; e, naturalmente, quando si sceglie di affidare all'esterno le operazioni di logistica, c'è il problema del trasferimento degli attuali dipendenti.

Tuttavia, il 3PL resta un'opzione efficace dal punto di vista dei costi per molti. Gli utenti di servizi 3PL interpellati nell'ambito dello studio *Third Party Logistics* hanno riferito di una riduzione media dei loro costi correlati alla logistica dell'11% e di una riduzione media dei loro costi fissi inerenti alla logistica del 23%: risparmi che vale la pena di conseguire.

Per ulteriori informazioni circa la *IMHX 2016*, che avrà luogo al NEC di Birmingham dal 13 al 16 settembre prossimo con la presenza di oltre 400 espositori, si può consultare il sito www.imhx.biz.

(da: shdlogistics.com, 21 Maggio 2015)

LEGISLAZIONE

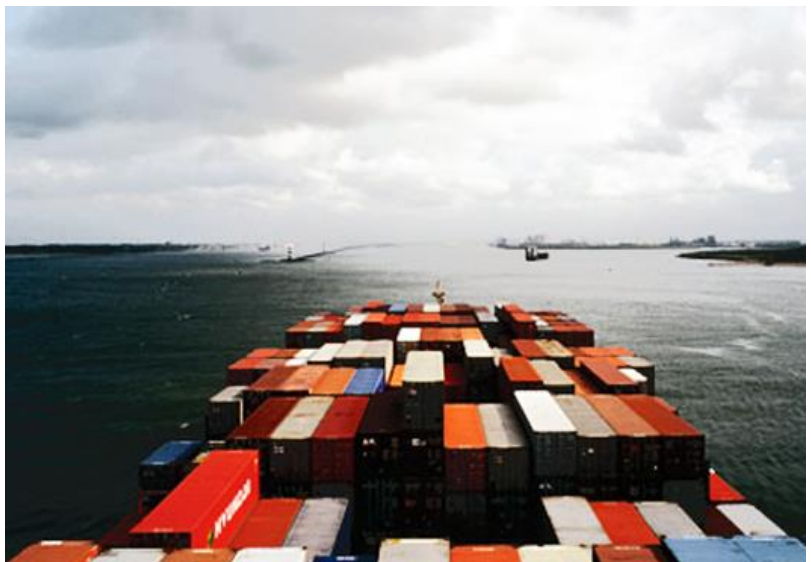
APPELLO DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO ALL'UNIONE EUROPEA

Un certo numero di organismi europei sta chiedendo alla Commissione Europea ed agli stati membri di far sì che essi possano sfruttare il pieno potenziale del trasporto marittimo a corto raggio come disposto dalla Dichiarazione di Atene.

In una lettera aperta indirizzata alla Commissione, la FEPORT assieme a CLECAT, ECASBA, ECSA, ECS, ESN, ESPO, Interferry e World Shipping ha evidenziato come il trasporto marittimo a corto raggio sia una forma sostenibile di trasporto infra-europeo ed una soluzione alla congestione dei traffici.

“Sfortunatamente, il settore non è stato in grado di conseguire il proprio pieno potenziale a causa di una carenza di investimenti e della necessità di conformarsi a pressioni normative ed amministrative notevolmente maggiori e più onerose rispetto a quelle dei suoi concorrenti che movimentano merci via strada o rotaia” affermano gli interessati nella lettera.

Inoltre, essi hanno sottolineato la necessità di introduzione ed attuazione di “politiche efficaci” per “consentire a tutti gli armatori, i porti e gli operatori terminalistici di movimentare e lavorare i traffici interni ed esterni all’Europa al fine di accedere facilmente ai finanziamenti per dare impulso all’efficienza e ridurre le emissioni, ammodernare i porti, comprese le loro infrastrutture così come le attrezzature nei terminal, nonché migliorare il collegamento della tratta marittima con il resto della filiera logistica”.



Le parti interessate affermano altresì che il sostegno espresso dalla DG-MOVE ai centri di promozione della rete europea di trasporto marittimo a corto raggio

ha bisogno di essere supportato da un effettivo aiuto finanziario che consenta loro di sviluppare completamente le proprie capacità e di promuovere la modalità nella maniera più efficace possibile.

Ridurre gli "oneri" normativi ed amministrativi apporterebbe significativi vantaggi al settore, affermano gli interessati, ma la persistente adesione a "politiche superate" ha "impedito i progressi".

FEPOR, CLECAT, ECASBA, ECSA, ECS, ESN, ESPO, Interferry e World Shipping stanno ora chiedendo a tutti gli stati membri ed alla Commissione di collaborare ad un "approccio che guardi lontano".

Altrove, le associazioni suddette affermano che un certo numero di stati membri dell'Unione Europea adesso avranno attuato dal 1° giugno i propri sportelli unici marittimi come richiesto dalla Direttiva sulle Formalità di Dichiarazione.

Esse sostengono che la mancanza di standard uniformi e dell'armonizzazione dei requisiti sui dati utili alle dichiarazioni "comporterà un impatto negativo sull'efficace scambio dei dati in tutta Europa".

Inoltre, è stata messa in evidenza l'importanza della CEF - Connecting Europe Facility (meccanismo per collegare l'Europa) allo scopo di finanziare progetti nell'ambito della TEN-T (Trans-European Transport Networks).

Gli interessati affermano di sperare che la loro lettera incoraggerà la Commissione e gli stati membri a lavorare assieme in modo che il settore marittimo possa conseguire i risultati ipotizzati dalla Dichiarazione di Atene ed assicurare il livello di servizio e la sostenibilità ambientale che l'Europa ed i suoi cittadini si aspettano.

La lettera fa seguito alla Revisione di Medio Termine della Politica dei Trasporti Marittimi 2018 discussa in occasione della *European Shipping Week*.

(da: *greenport.com*, 14 Maggio 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SIEMENS E DUISPORT AVVIANO UNA COOPERAZIONE STRATEGICA PER LO SVILUPPO DI NUOVI SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO CAMIONISTICO PER I PORTI MARITTIMI E FLUVIALI

Alla presenza di Michael Groschek, ministro dei trasporti della Nord Renania-Vestfalia, la Siemens e la Duisburger Hafen AG (duisport) hanno siglato il 4 maggio scorso un accordo di cooperazione strategica.

Lo scopo di tale cooperazione consiste nello sviluppo congiunto di concezioni innovative per l'ottimizzazione dei traffici negli hub di trasporto multimodale.

Un primo obiettivo è la graduale introduzione di questo sistema intelligente di controllo dei flussi quale progetto pilota presso il Porto di Duisburg.

Nel contesto di tale processo, il sistema registrerà i dati relativi ai camion, renderà anonime queste informazioni, raggrupperà le informazioni con i dati locali sul traffico in tempo reale quali i tempi di viaggio e le situazioni e le interruzioni dei traffici, per inviarle infine ai dispositivi cellulari ed ai tabelloni con le informazioni sul traffici.



In tal modo, i camionisti in arrivo hanno già accesso a tutte le importanti informazioni sul traffici che sono necessarie ad un viaggio coordinato e rapido alla volta dell'area libera di carico od al terminal successivi.

Con un altro passo avanti, il progetto pilota di Duisburg sarà allargato ad altri vettori trasportistici come i treni ed i battelli fluviali unitamente ai clienti residenti.

Tutte le parti coinvolte ritengono che il sistema integrato di guida dei camion offra un'ottima base per l'ottimizzazione e l'armonizzazione dei vettori di trasporto multimodale per l'hub del futuro.

Inoltre, sarà perseguita anche l'integrazione dei sistemi informatici allo scopo di garantire tempestive comunicazioni fra le varie parti interessate e di migliorare i flussi di traffico generali, sia nell'hinterland che in direzione degli scali marittimi.

“Dove, se non qui al Porto di Duisburg, avrebbe senso l'implementazione di una moderna gestione del traffico al fine di accelerare le connessioni intermodali fra i vari vettori di trasporto?”

Quando, se non proprio adesso, alla soglia dell'era del trasporto automatizzato?

Chi, se non i leader del mercato della logistica e della gestione del traffico, potrebbe essere il soggetto ideale per questo progetto?

Formulo i miei migliori auguri al vostro progetto” ha dichiarato Michael Groschek, ministro dei trasporti della Nord Renania-Vestfalia.

“La cooperazione strategica con la Siemens ci fornisce l'opportunità di ottimizzare l'efficienza dei flussi di traffico presso gli hub logistici.

Ciò rappresenta un importante approccio verso l'eliminazione dei futuri colli di bottiglia ed inoltre crea nuove capacità.

Con la nostre tecniche combinate e conoscenze logistiche, saremo in grado di incrementare l'efficienza di qualsiasi hub logistico mondiale a lungo termine” sottolinea Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

“La nuova cooperazione fra duisport e Siemens offre una prova impressionante di come l'automazione e la digitalizzazione allo stato dell'arte possano contribuire ad incrementare l'efficienza nella mobilità e nella logistica” aggiunge il Dr. Jochen Eickholt, amministratore delegato della divisione mobilità della Siemens.

La Siemens ed il duisport collaborano già nel settore della ottimizzazione di flussi di traffico sin dal 2012.

La nuova cooperazione è stata preceduta dallo sviluppo congiunto di una concezione di logistica ed infrastruttura integrata per il “Corridoio Logistico São Paulo-Santos” che combina la città portuale di Santos con l'altopiano di Serra do Mar e la megalopoli di São Paulo.

(da: duisport.de, 4 Maggio 2015)

STUDI E RICERCHE

LUNGA ED ACCIDENTATA LA STRADA VERSO TARIFFE DI TRASPORTO CONTENITORI PIÙ ALTE ALLA LUCE DELL'INCREMENTO DELL'ECESSO DI CAPACITÀ

Secondo l'ultima analisi di mercato del trasporto marittimo elaborata dalla Danish Ship Finance, "l'enorme eccesso di offerta" nel settore containerizzato affliggerà il settore per altri due anni.

Dopo di che, le cose "potrebbero migliorare" – previo ritorno all'equilibrio fra domanda ed offerta – ma ci si aspetta che la strada verso tariffe più alte sia "lunga ed accidentata".

Il rapporto è critico nei confronti di un settore che "continua a fare piani per il futuro come se valessero ancora i modelli passati" e sostiene che il dirottamento a livello globale della produzione verso paesi a basso costo, che era stato responsabile delle passate espansioni dei traffici – e a causa di una serie di eventi fra cui l'aggregazione della Cina al WTO nel 2001 – è improbabile che si ripeta.

Lo spostamento della produzione lontano dalle economie avanzate sta "ora



perdendo terreno", affermano gli autori, sottolineando come il livello della containerizzazione globale "sembra essersi stabilizzata" e come siano "improbabili" significativi ulteriori balzi in avanti.

Infatti, una tempesta perfetta sta covando a causa di un registro delle ordinazioni di cellule containerizzate stracolmo che ha 1,9 milioni di TEU la cui consegna è programmata per quest'anno: cosa che, fatte le correzioni dovute alle rottamazioni, si calcola porti ad un incremento della flotta containerizzata globale di circa il 10%.

Allo stesso tempo, le previsioni sulla crescita del mercato sono state riviste al ribasso.

La Maersk ha ammesso nei suoi risultati relativi al primo trimestre che si aspettava che la crescita fosse "nella fascia bassa del 3-5%).

Tuttavia, la Danish Ship Finance afferma che il divario fra domanda ed offerta potrebbe ridursi di circa il 30% se i vettori e gli operatori di tonnellaggio fossero in grado di differire alcune delle consegne programmate per l'anno, una tattica di cui si sono serviti in passato.

Metà dell'eccesso di ordinazioni di tonnellaggio è relativo a grandissime navi portacontainer da 14.000 TEU ed oltre, dal momento che i vettori marittimi persistono nella propria politica di riduzione dei costi unitari mediante l'aumento di scala delle navi al fine di compensare le tariffe di nolo ostinatamente basse.

Peraltro, queste navi più grandi hanno bisogno di essere sufficientemente utilizzate perché lavorino secondo parametri economici e le magagne si manifestano nella strategia dei vettori quando le alleanze containerizzate non sono in grado di riempire le loro grandissime portacontainer.

Così, invece di cancellare un viaggio, i vettori sono costretti a comprare carichi sul mercato a pronti per migliorare il loro livello di assegnazioni, spesso a spese dei colleghi della propria alleanza, perpetuando perciò il ciclo vizioso dell'erosione delle rate.

Inoltre, il mercato a pronti sta acquistando influenza, visto che rapporti aneddotici dalla Cina suggeriscono che i caricatori stanno fuggendo via dai contratti annuali a favore di accordi meno cari in offerta che sono stati ribassati in linea con i notevoli cali del mercato a pronti dall'inizio dell'anno.

La Danish Ship Finance si aspetta che il livello di utilizzazione delle flotte diminuisca sin quasi del 79% nel 2015 e 2016, il che non lascia ben sperare per le aspirazioni di calcolo relativo ai viaggi dei vettori, ma si tratta forse di una realtà alla quale essi devono iniziare ad abituarsi.

(da: theloadstar.co.uk, 18 Maggio 2015)

IN CALENDARIO

- 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
- 14-20 Sep Genoa Shipping Week, Genova, Italy
- 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.