



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 31 agosto 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ" Pag. 4

PORTI

ROTTERDAM CRESCE DEL 6,8% NELLA PRIMA METÀ DEL 2015 " 7

LA COREA RAFFORZA LE AMBIZIONI DI TRASBORDO " 11

TRASPORTO MARITTIMO

ALLEANZE MARITTIME: SI NOTANO LE PRIME TENSIONI DATA L'ALTA STAGIONE DELUDENTE? " 13

IL CANALE DI SUEZ: UNA ROTTA INEVITABILE PER IL GRUPPO CMA CGM " 15

TRASPORTO FERROVIARIO

STUDI RELATIVI AD UNA PARZIALE PRIVATIZZAZIONE PREVISTI
NELLA RISTRUTTURAZIONE DELLE FERROVIE TEDESCHE " 18

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA RICEVE NUOVO IMPULSO
DALL'ACCORDO FRA KTZE E DHL PER LA TRATTA IN KAZAKISTAN " 21

TRASPORTO STRADALE

I SEMIRIMORCHI PIÙ LUNGI NON COMPORTANO RISCHI AGGIUNTIVI PER LA SICUREZZA " 24

CAMBIA L'AUTOTRASPORTO IN BELGIO PER L'INTRODUZIONE L'ANNO PROSSIMO
DEL SISTEMA DI PEDAGGIO CON EUROVIGNETTA " 26

TRASPORTO INTERMODALE

LA STRATEGIA COMMERCIALE CINESE "UNA CINTURA ECONOMICA, UNA VIA" COLPISCE
IL TRASPORTO AEREO DI MERCI CINA-EUROPA " 28

I TRASPORTATORI TORNANO NEI PORTI DELLA COSTA ORIENTALE INGLESE
PER LE TRAVERSATE DAL REGNO UNITO ALL'EUROPA " 31

TRASPORTO FLUVIALE

IL CANALE DI KIEL: UNA IMPORTANTE SCORCIATOIA " 34

TRASPORTI ED AMBIENTE

ACCORDO SUL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO DI COLLABORAZIONE A LIVELLO MONDIALE
PER L'EFFICIENZA ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO Pag. 37

COMMERCIO INTERNAZIONALE

VIAGGIO DI PROVA E VIA LIBERA AD UN ULTERIORE DRAGAGGIO NEL NUOVO CANALE DI SUEZ 40

LEASING

DREWRY: LE LINEE DI NAVIGAZIONE FANNO AFFIDAMENTO SULLE DITTE DI LEASING
PER I NUOVI CONTENITORI " 42

LOGISTICA

LA XPO COLMA IL DIVARIO NEI SERVIZI APPORTANDO ALL'EUROPA LE PROPRIE
COMPETENZE IN ORDINE ALLA TRATTA FINALE " 44

LEGISLAZIONE

NOVITÀ NORMATIVA CONCENTRA A ROTTERDAM LE CONTROVERSIE MARITTIME " 47

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL MOTORE PER UN GIGANTE DA 20.000 TEU " 50

LA LASE PRESENTA UN NUOVO SISTEMA CHE EVITA IL SOLLEVAMENTO DEI CAMION
DA PARTE DELLE GRU " 52

STUDI E RICERCHE

DESTINATA A CONTINUARE L'INSTABILITÀ DELLE TARIFFE DI NOLO " 54

PREVISIONI SUL TRASPORTO MERCI SMINUITE DAL RALLENTAMENTO CINESE " 57

TECNOLOGIA INFORMATICA

I NUOVI PORTALI ONLINE PER IL TRASPORTO MERCI RAPPRESENTANO UNA SFIDA
AD ALTA TECNOLOGIA PER GLI SPEDIZIONIERI TRADIZIONALI " 61

REEFER

SECONDO LA MASSAR, INVESTIMENTI E FORMAZIONE SONO I FATTORI FONDAMENTALI
PER LA TRANQUILITÀ DELLE FILIERE DEL FREDDO NEL GOLFO PERSICO " 64

LA CAPACITÀ DELLE PORTACONTAINER REEFER IN AUMENTO DEL 20% ENTRO IL 2018 " 67

IN CALENDARIO " 69

31 agosto 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*.

La settimana, organizzata da Assagenti (Associazione agenti raccomandatori mediatori marittimi agenti aerei) e da Clickutilityteam (società leader in Italia



▪ 14 – 20 SETTEMBRE 2015 ▪

nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech) ospiterà una serie di conferenze, workshop, summit ed incontri aperti all'intera community dello shipping

internazionale, che termineranno con il tradizionale Gala Dinner Party, organizzato dai broker e dagli agenti marittimi genovesi.

La *Genoa Shipping Week 2015* sarà uno degli eventi di riferimento del programma per Milano EXPO 2015 promosso dalla Regione Liguria.

La *Genoa Shipping Week* rappresenta un'unica opportunità di incontro e condivisione di idee ed opinioni con i rappresentanti di tutte le diverse realtà del settore marittimo.

Genoa Shipping Week offre ad aziende ed enti interessati numerose opportunità per organizzare workshop, incontri ed eventi culturali rivolti ai propri stakeholders e all'intera community dello shipping italiano ed internazionale.

Le principali aree tematiche saranno:

- Nuovi mercati: aree di sviluppo per cluster marittimo e logistico nazionale;
- Smart port & logistics: progetti all'avanguardia per l'ottimizzazione della logistica portuale e terrestre;
- Green shipping summit: best practices aziendali, innovazioni tecnologiche e nuovi carburanti per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo e dei porti;

- Modelli di gestione dei waterfront urbano-portuali;
- Infrastrutture, logistica e strumenti finanziari;
- Sistema crocieristico e promozione turistica delle città portuali e della costa;
- Safety prevenzione infortuni e safety nel settore dello shipping e della logistica portuale.

Il tema speciale per EXPO 2015 sarà "La logistica del food e sicurezza alimentare".

Il progetto "Container in città" del C.I.S.Co.

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".

L'iniziativa prevede la creazione di un polo promozionale, culturale e di formazione posto nel centro della città di Genova.

Il progetto si svilupperà dal 14 al 20 Settembre 2015, quando Genova sarà teatro dello shipping mondiale con oltre 5 mila ospiti, da oltre 40 nazioni, che parteciperanno a conferenze ed eventi sul tema.

Il prodotto tangibile che C.I.S.Co. intende proporre è l'installazione un container da 20 piedi personalizzato da posizionarsi nel centro di Genova in zona Piazza De Ferrari.



Il container sarà modificato e allestito a stand/showroom interattivo con personale dedicato.

Attraverso supporti audio-visivi ci sarà la possibilità di proiettare giorno e notte i video promozionali e documentari delle aziende che operano nella logistica containerizzata.

L'obiettivo che si vuole raggiungere attraverso questa iniziativa è quello di offrire la possibilità di una finestra conoscitiva e promozionale alle aziende, creando aggregazione lavorativa, informazione per cittadini e visitatori e occasioni di incontro tra offerta e domanda.

L'idea progettuale prevede una suddivisione in "giornate tema" sulla base dei seguenti tipi di operatori:

- Agenzie marittime e compagnie di navigazione
- Terminal e operatori portuali
- Fornitori di manodopera e servizi portuali
- Spedizionieri e trasportatori container
- Depositi & Riparatori – Costruttori - Vendita – Noleggio – Leasing – Periti container
- Università, Regione ed altri enti di formazione
- Enti pubblici e associazioni
- Aziende di servizi/consulenza legate al container

Nel contesto della Genoa Shipping Week, gli operatori sopra indicati, facenti parte del "cluster del container", avranno a disposizione a rotazione giornate dedicate, durante le quali i propri rappresentanti potranno promuovere le proprie aziende (o enti), condividere conoscenze, cogliere opportunità di collaborazione ed individuare idee di progetto e di sviluppo.

Hanno aderito all'iniziativa:

Camera di Commercio di Genova
 Assoportì – Associazione dei Porti Italiani
 Autorità Portuale di Genova
 Autorità Portuale di Palermo
 Assagenti – Associazione Agenti Raccomandatari Mediatori Marittimi
 Assiterminal – Associazione Italiana Terminalisti Portuali
 BIC - Bureau International Des Containers (*Partner Istituzionale*)
 Rina Intermodal Srl
 Co.Re.Ma.S. Srl
 Gruppo Scerni
 Grendi Trasporti Marittimi Spa
 Europea Servizi Terminalistici Srl
 Phoenix International Srl
 Università di Genova
 C.I.S.Co.
 Terminal San Giorgio Srl

Per ulteriori informazioni: info@ciscoconsultant.it

PORTI

ROTTERDAM CRESCE DEL 6,8% NELLA PRIMA METÀ DEL 2015

La crescita è stata indotta soprattutto dai prodotti inerenti agli oli minerali (+29,7%), ma le cifre relative ai container si sono incrementate del 3,7% in termini unitari sino a 6.238 milioni di TEU (3.739 milioni di contenitori, ovvero +3,4%), mentre il tonnellaggio containerizzato è aumentato del 2,3% sino a quasi 64,85 milioni di tonnellate.

Per la prima volta dal 2010, il numero delle navi marittime è aumentato notevolmente (+3%).

Nella prima metà dell'anno, il porto non ha sperimentato alcun significativo incidente nautico.

In occasione della conferenza stampa sui risultati della prima metà del 2015, l'amministratore delegato del porto Allard Castelein ha dichiarato, in relazione alle attività containerizzate, che la politica del porto di attirare un numero maggiore di secondi scali è stata un successo.

Nella prima metà dell'anno, il numero delle navi da 10.000 TEU ed oltre che si sono servite di Rotterdam quale primo ed ultimo scalo nei loro circuiti Europa-Asia è salito a 90, rispetto ai 35 della prima metà del 2014.

Il tonnellaggio ro-ro si è incrementato del 9,6% per 10,72 milioni di tonnellate; le altre merci generali non containerizzate si sono attestate a 2,69 milioni di tonnellate (12%), di modo che la "massa complessiva" è aumentata del 4,4% per 13,4 milioni di tonnellate.

Il risultato produttivo delle rinfuse secche (rinfuse agricole, carbone, minerali grezzi e rottami) ha fatto registrare un calo, per complessivi 43,65 milioni di tonnellate (4,9%).

Il risultato del ro-ro riflette particolarmente le tendenze positive dell'economia britannica e della sterlina forte.

Inoltre, a giugno gli scioperi a Calais hanno fatto sì che i traghetti da e per Rotterdam fossero estremamente impegnati.

Le altre merci generali sono diminuite del 12%.

Tuttavia, i risultati erano stati eccezionalmente buoni nel primo trimestre del 2014 a causa, fra le altre cose, del trasporto di gru per i nuovi terminal container presso il MVII.

Dal lato dei container, l'autorità portuale fa notare: "I due nuovi terminal presso il MVII (APM Terminals e RWG) sono diventati operativi nella prima metà dell'anno.

La portata della produzione containerizzata nei nuovi terminal sta crescendo gradualmente, ma è ancora modesta.

Approssimativamente 500 persone al momento lavorano nei nuovi terminal.

Negli ultimi sei mesi, due questioni hanno avuto un ruolo nell'ambito dell'impiego in questo settore.



La prima è quella relativa a se lo RWG dovrebbe concludere un accordo collettivo di lavoro e, in questo caso, quali dipendenti dovrebbe riguardare.

La discussione è terminata quando un accordo collettivo di lavoro è stato raggiunto

a giugno per una parte del personale.

La seconda questione riguardava il potenziale esubero di personale che lavora nei terminal, specificamente presso lo MV1, quando i nuovi terminal diventeranno pienamente operativi.

Nel corso degli ultimi sei mesi, i sindacati, i dipendenti, la Deltalinqs e l'Autorità Portuale di Rotterdam hanno svolto un'indagine in ordine a quanta gente sarebbe stata coinvolta e quando gli esuberanti avrebbero potuto diventare effettivi.

È stato concordato che nel corso della seconda metà dell'anno si sarebbero cercate le soluzioni e le si sarebbero valutate in termini di conseguenze e costi.

La forte crescita nel primo trimestre è stata la causa della congestione riguardo alla movimentazione delle navi fluviali, in particolare.

Un certo numero di iniziative ha fatto sì che la situazione migliorasse nel secondo trimestre, ma questo resta un importante settore di attenzione.

Negli anni a venire, ci si aspetta che il mercato containerizzato resti instabile, principalmente perché la capacità delle navi sta crescendo più rapidamente della domanda; di conseguenza, le tariffe di nolo sono sotto pressione, si prevede un consolidamento e gli orari di partenza dovranno essere rivisti regolarmente.

Ciò indurrà la fluttuazione delle quote di mercato dei porti; tuttavia, Rotterdam ha una posizione di partenza favorevole e dovrebbe essere in grado di conseguire una quota di mercato a medio termine”.

Castelein ha inoltre dichiarato che un sito ad acque profonde da 58 ettari non utilizzato che si è improvvisamente reso disponibile sarà “venduto” preferibilmente ad un cliente del settore petrolifero.



Castelein ha indicato le energie rinnovabili, tipo le biomasse, e le operazioni correlate all'eolico al largo quali altre, ma meno favorite, opzioni per il sito.

“Le rinfuse secche non sono un utente finale probabile, dal momento che già ospitiamo qui abbondante capacità”.

L'allettante sito, che è l'estremità più occidentale dell'area Europoort, è nuovamente sul mercato, in seguito al fallimento del progetto di deposito in serbatoi Shtandart TT del gruppo russo Summa.

Era stato programmato di lavorarvi e trasbordarvi petrolio greggio degli Urali ed oli pesanti marittimi per mezzo di un'infrastruttura di serbatoi da 3 milioni di metri³.

Il sito è accessibile dalle navi mercantili più grandi del mondo in termini di pescaggio ed è il più vicino al mare, fatta eccezione per il terminal GATE per gas naturale liquido sul lato opposto all'ingresso centrale del porto, Maasvlakte compreso.

Il sito è stato una riserva naturale ufficiosa da quando l'area di Europoort venne consegnata all'inizio degli anni '60.

Castelein confida che si riesca a trovare un nuovo locatario simile al Summa.

L'olio carburante marittimo residuo ha fatto registrare una crescita del 50% per 33 milioni di tonnellate nella prima metà del 2015 da un anno all'altro.

Le risedizioni alla volta di Singapore per mezzo di superpetroliere per il settore del bunker è il traffico dominante.

Il segmento "prodotti di oli minerali", le cui derrate maggiori sono costituite dagli oli residui, già equivale ad un quinto dei volumi complessivi di carichi di trasbordo del porto.

Il 30% di tutto il petrolio greggio di Rotterdam ed il 45% di tutti i prodotti di oli minerali provengono dalla Russia.

Per quanto riguarda le rinfuse secche, la Marcor Stevedoring ha in programma l'apertura di un terminal per rinfuse agricole e derrate minori alla rinfusa presso lo MVI per la fine del 2017.

L'infrastruttura, che comprende 260.000 m³ di depositi coperti, dovrebbe essere costruita nel terminal in origine realizzato per la movimentazione delle lastre di acciaio brasiliano della TKS (Thyssen-Krupp Stahl) in Germania.

Dopo l'annullamento di questo progetto, l'operatore terminalistico C. Steinweg ha iniziato a movimentare alluminio.

La Marcor, una partecipata della Steinweg, movimenta rinfuse secche presso il proprio "terminal galleggiante" – una rinfusiera dismessa – ormeggiato a metà del canale nel Waalhaven, ma da qualche tempo è alla ricerca di capacità insediata a terra.

Alla richiesta di fare previsioni in ordine alle cifre relative alla crescita dell'intera annata che potrebbe annunciare il prossimo mese di gennaio, Castelein ha detto che un aumento del 4% (per 462 milioni di tonnellate) sarebbe un risultato fantastico.

(da: worldcargonews.com, 19 luglio 2015)

LA COREA RAFFORZA LE AMBIZIONI DI TRASBORDO

Il governo coreano e la BPA (Autorità Portuale di Busan) hanno svelato i piani finalizzati a sviluppare il porto di Busan in uno hub di trasbordo globale allo scopo di far fronte all'incremento della domanda e di trarre vantaggio dalle opportunità future.

Negli ultimi anni i carichi di trasbordo a Busan sono cresciuti del 10% (in media) da un anno all'altro mentre i carichi locali sono aumentati del 4,2%.

Nel 2014, le attività di trasbordo hanno superato le operazioni relative ai carichi locali per la prima volta nella storia del porto, dato che il trasbordo ha rappresentato il 50,5% (9,43 milioni di TEU), in aumento rispetto al 31,7% realizzato nel 2000.

Quale primo passo, le attività di movimentazione di contenitori attualmente effettuate presso il North Port ed il New Port saranno integrate.

Ciò comprenderà la costruzione di otto nuovi ormeggi presso il New Port entro il 2020; iniziativa, questa, che aggiungerà ulteriori 6,21 milioni di TEU di capacità.

Con questo, il Porto di Busan mira a movimentare 13 milioni di TEU di carichi di trasbordo entro il 2020 facendolo salire al secondo posto della classifica mondiale.

Inoltre, uno studio di fattibilità punterà ad una ulteriore espansione verso il terminal container occidentale nel New Port, mentre sarà realizzato un terminal di raccordo per i vettori interasiatici al fine di servire la rete feeder in ambito portuale.



Il dragaggio sino ad una profondità di 17 metri dovrebbe essere completato in anticipo rispetto alla programmazione che indicava marzo 2017 allo scopo di far fronte alla domanda indotta da navi portacontainer sempre più grandi.

Anche l'isola di Todo, attualmente situata all'entrata del porto, sarà rimossa entro il 2019 e l'entrata stessa sarà allargata entro la fine del 2018.

Per quanto riguarda la movimentazione dei container, saranno installate nelle nuove infrastrutture gru per contenitori allo stato dell'arte e ad elevata efficienza energetica, mentre gli attuali trattori da piazzale passeranno dall'alimentazione a gasolio a quella elettrica, un'iniziativa che ci si aspetta porti alla riduzione delle emissioni di CO₂ del 42%.

Ai fini di un efficiente trasferimento dei contenitori in trasbordo, l'attuale terminal multifunzionale situato fra i terminal container nord e sud sarà sostituito da un'area per trattori da piazzale, navette stradali e depositi, mentre il terminal multifunzionale sarà trasferito altrove.

Inoltre, una nuova piattaforma telematico-informatica diffusa in tutto il porto controllerà tutte le movimentazioni containerizzate.

Mediante l'integrazione di tutte le movimentazioni containerizzate, la BPA afferma di poter dare al North Port l'opportunità di svilupparsi in un nuovo cluster marittimo in grado di accogliere industrie manifatturiere marittime, porti turistici, terminal crociere ed altre infrastrutture.

“Per “generare economie di scala ed agevolare queste nuove sistemazioni”, i quattro attuali operatori terminalistici presso il North Terminal costituiranno una nuova società unificata in joint venture, di cui la BPA acquisirà una quota di partecipazione.

(da: portstrategy.com, 29 luglio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

ALLEANZE MARITTIME: SI NOTANO LE PRIME TENSIONI DATA L'ALTA STAGIONE DELUDENTE?

Dal momento che l'alta stagione non sembra offrire aumenti immediati delle tariffe di nolo, alcuni rapporti suggeriscono che non tutto vada bene nelle alleanze marittime in direzione est-ovest, dato che le linee di navigazione loro appartenenti sono state sottoposte ad un aumento delle pressioni da parte degli azionisti affinché contengano le perdite.

Sembra che ci siano pochi dubbi circa il fatto che la guerra tariffaria che ha imperversato nei traffici containerizzati Asia-Europa dal secondo trimestre abbia comportato un duro impatto sui conti dei vettori che già avevano effettuato forti sconti tariffari al fine di riempire le navi.

In anticipo rispetto ai risultati di metà stagione – i primi avrebbero dovuto essere quelli della NOL il 30 luglio – il partner della G6 OOCL ha pubblicato il suo aggiornamento operativo relativo al secondo trimestre, che rivela un imponente calo del 28% da un anno all'altro nei suoi ricavi medi per TEU nell'ambito dei traffici Asia-Europa.

I numeri mostrano una estrema instabilità dei prezzi.

Le tariffe medie del vettore nel primo trimestre sono state appena dell'1,9% al di sotto di quelle dello stesso periodo del 2014; e, una volta calcolati i significativi risparmi sul carburante, il primo trimestre si era concluso con una prestazione soddisfacente.



La OOCL è una società che fa tendenza per i vettori di seconda schiera.

Essa ha fatto registrare profitti per 270 milioni di dollari nel 2014, sebbene solamente il 18% delle proprie attività containerizzate complessive siano state esposte alla estrema instabilità dei traffici Asia-Europa.

Nel contempo, lo SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) la settimana scorsa ha rinunciato ad un altro grosso pezzo dell'incremento tariffario generale di luglio, avendo perduto ulteriori 118 dollari per TEU sull'Asia-Nord Europa e 127 dollari per TEU nel traffico alla volta del Mediterraneo, per assestarsi ad un deprimente basso indice di 400 e 402 dollari per TEU rispettivamente.

E, cosa preoccupante per le linee di navigazione, ci sono poche indicazioni dalle previsioni relative alle prenotazioni future secondo cui l'alta stagione mostrerà una domanda notevolmente alta, rendendo ottimistica l'implementazione dell'incremento tariffario generale del 1° agosto di circa 1.000 dollari per TEU.

Infatti, la dichiarazione rilasciata il 27 luglio "in risposta ai cambiamenti della domanda del mercato" dai vettori della G6 ha annunciato la cancellazione a settembre di una partenza alla settimana dall'Asia al Nord Europa, in seguito alla chiusura degli stessi circuiti ad agosto, rimuovendo circa 13.000 TEU di capacità settimanale, approssimativamente il 20% dell'offerta dell'alleanza.

La capacità eliminata in quella che normalmente rappresenta l'alta stagione Asia-Europa è quasi senza precedenti e fa seguito alla cancellazione di più di 50 viaggi sulla rotta nella prima metà dell'anno, un record mai sperimentato.

Allo stesso tempo, ci sono altre 50 grandissime portacontainer da 13.800-19.000 TEU in consegna ai vettori prima della fine dell'anno.

La ditta esperta in analisi marittime Alphaliner stima che occorra almeno la rimozione di quattro interi allacciamenti Asia-Nord Europa per raddrizzare l'attuale squilibrio fra domanda ed offerta.

Il complesso funzionamento operativo delle alleanze richiede una completa cooperazione fra tutti i membri, ma le fonti indicano che le diverse pressioni finanziarie cui si trovano soggetti i vettori stia comportando notevoli tensioni per le relazioni quotidiane di funzionamento.

(da: theloadstar.co.uk, 27 luglio 2015)

IL CANALE DI SUEZ: UNA ROTTA INEVITABILE PER IL GRUPPO CMA CGM

L'inaugurazione del Nuovo Canale di Suez apre una rotta strategica e fondamentale per gli scambi commerciali mondiali e per le navi del gruppo CMA CGM.

Il Nuovo Canale di Suez sarà inaugurato il 6 agosto dal presidente egiziano Abdel Fattah Al-Sisi e da 5.000 illustri ospiti (personalità pubbliche e private, istituzioni ed imprese internazionali come il gruppo CMA CGM).

Il Canale di Suez: una importante rotta per i traffici mondiali e per il gruppo CMA CGM che offre un'alternativa al periplo dell'Africa ed al Canale di Panama.

Il Canale di Suez venne in origine costruito dal 1859 al 1869 sotto la supervisione di Ferdinand de Lesseps.

È uno dei principali canali realizzati dall'uomo.

Era stato costruito per il trasporto marittimo allo scopo di evitare la navigazione attorno all'Africa.

Il Canale di Suez rappresenta la rotta più breve fra l'est e l'ovest e consente alle navi del gruppo CMA CGM di ridurre le proprie distanze di navigazione.

Ad esempio, il Canale di Suez fa diminuire:

- di 6.000 km la distanza fra Singapore e Rotterdam e di 9 giorni la navigazione del servizio CMA CGM FAL11, rispetto alla rotta via Capo di Buona Speranza;
- di 7.000 km la distanza fra Gedda e Rotterdam e di 10 giorni la navigazione del servizio CMA CGM EPIC, rispetto alla rotta via Capo di Buona Speranza;
- di 4.000 km la distanza fra Singapore e New York e di 7 giorni la navigazione transitando attraverso il Canale di Suez anziché dal Canale di Panama.

Riducendo la lunghezza dei viaggi delle navi della CMA CGM il Canale di Suez contribuisce alla politica ambientale del gruppo.

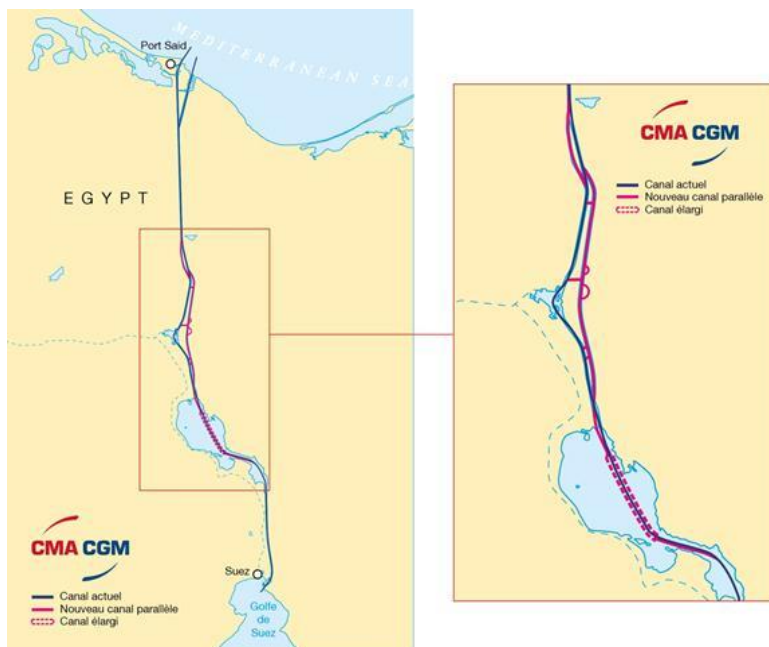
Il suo impegno a tale riguardo ha permesso la riduzione del 50% delle emissioni di CO₂ per contenitore/km dal 2005:

- sulla linea FAL del gruppo CMA CGM, che unisce l'Asia all'Europa, il Canale di Suez consente una riduzione del 44% delle emissioni di CO₂ rispetto a

quelle che sarebbero emesse se le navi dovessero doppiare il Capo di Buona Speranza;

- sulla linea MEX, questa riduzione raggiunge il 68%.

Il Nuovo Canale di Suez raddoppierà la capacità di transito entro il 2023 e consentirà una navigazione più rapida e fluida alle navi del gruppo CMA CGM.



Il Canale di Suez, che è il canale più lungo del mondo, con una lunghezza di 193 km ed una larghezza di 345 metri, è attraversato da circa 20.000 navi all'anno e dall'8% dei traffici marittimi mondiali.

I lavori relativi al Nuovo Canale di Suez sono durati un anno nel corso del quale sono stati conseguiti:

- la costruzione di una tratta parallela al vecchio canale, con una lunghezza di 34 km;
- il raddoppio della larghezza del canale per 37 km.

Con il Nuovo Canale di Suez:

- il numero delle navi che passano attraverso il Canale raddoppierà: da una media di 49 navi in transito ogni giorno attraverso il canale oggi si passerà a 97 navi nel 2023, al fine di rispondere alle prospettive di crescita dei traffici ed alla domanda dei vettori marittimi;
- i tempi di viaggio diminuiranno da 18 a 11 ore per i convogli diretti a nord mediante:
 - la riduzione dei tempi di attesa per le navi;
 - la possibilità di partenze continue e simultanee delle navi.
- la competitività del Canale di Suez sarà migliorata.

Oltre 600 navi del gruppo CMA CGM transitano ogni anno attraverso il Canale.

Il Canale di Suez, unendo l'Asia all'Europa ed all'Africa, non è solo un simbolo geostrategico, ma ha inoltre una speciale importanza per il gruppo CMA CGM, uno dei più importanti gruppi di trasporto marittimo a livello mondiale.

Le navi della CMA CGM hanno navigato nel Canale 637 volte nel 2014.

11 dei servizi del gruppo utilizzano il canale regolarmente, fra cui la French Asia Line, l'emblematica linea della CMA CGM che unisce Europa, Mediterraneo, Medio Oriente ed Asia.

700 delle navi del gruppo attraverseranno il Nuovo Canale di Suez nel 2015.

Nicolas Sartini, vice presidente anziano per i traffici Asia-Europa del gruppo CMA CGM, afferma: "La CMA CGM è il terzo gruppo di trasporto marittimo al mondo, un partner fondamentale per il Canale di Suez ed uno dei maggiori operatori nell'ambito degli scambi commerciali mondiali.

Il completamento del Nuovo Canale di Suez è un evento importante per noi.

Le nostre navi utilizzano di quella rotta strategica che serve i principali mercati mondiali tutti i giorni.

Poiché i traffici attraverso il canale sono più fluidi ed i tempi di percorrenza si sono accorciati, il nostro gruppo migliorerà l'offerta ai propri clienti e la sua affidabilità di servizio".

(da: seanews.com.tr, 3 agosto 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

STUDI RELATIVI AD UNA PARZIALE PRIVATIZZAZIONE PREVISTI NELLA RISTRUTTURAZIONE DELLE FERROVIE TEDESCHE

Un piano strutturato su sei punti per la riorganizzazione della società holding delle ferrovie statali tedesche Deutsche Bahn AG è stato approvato dal consiglio di vigilanza il 27 luglio; ai sensi di tale piano, dovranno essere studiate le opzioni per una parziale privatizzazione delle attività relative al trasporto internazionale passeggeri (Arriva) ed a quelle logistiche (DB Schenker Logistics).

“La DB si avvia a diventare più snella, rapida, efficiente ed anche più orientata alla clientela” afferma l’amministratore delegato Rüdiger Grube.

“La gestione e le strutture più snelle e maggiormente orientate verso il cliente ci consentiranno di affrontare con successo le sfide in rapido mutamento nel mondo della mobilità e della logistica”.

I sei punti in programma sono:

- la riduzione del numero dei consiglieri di amministrazione della DB AG da otto a sei;
- la fusione delle attività operative della DB Mobility Logistics AG nella società



holding DB AG al fine di ridurre i doppioni e semplificare il processo decisionale. La DB ML era stata costituita nel 2008 per agevolare la proposta di un’offerta pubblica iniziale allo scopo di consentire alla DB di sfruttare capitale privato impedendo nel contempo l’influenza privata nelle attività relative alle infrastrutture;

- la suddivisione della divisione Tecnologia & Ambiente, assegnando la DB Systemtechnik e la Gestione Sicurezza & Qualità ad una nuova divisione Infrastrutture, Servizi e Tecnologie; la Approvvigionamenti & Informatica alla divisione Finanze; l’Ambiente alla nuova divisione Affari Economici,

Legali & Normativi; infine, la Sostenibilità al Presidente ed all'Amministratore Delegato;

- la ristrutturazione del consiglio di amministrazione, assegnando le attività operative in Germania di DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb e DB Schenker Rail ad una nuova divisione Traffico & Trasporti guidata da Berthold Huber, attualmente responsabile delle attività passeggeri a lungo raggio. "Ciò ci consentirà di concentrarci ancor di più sulle operazioni ferroviarie in Germania, che è quello che anche la gente vorrebbe, ed è giusto così" afferma Grube;
- il raggruppamento dei servizi interni in un Centro Servizi Globale della DB;
- le opzioni di privatizzazione parziale della DB Arriva e della DB Schenker Logistics dovrebbero essere presentate in occasione della riunione del consiglio di vigilanza previsto per il 16 dicembre, con il potenziale coinvolgimento di terzi "allo scopo di dare impulso allo sviluppo strategico e ad una ulteriore crescita finanziaria". Grube mette in risalto che "nulla è stato deciso" e ha voluto "chiarire senza ombra di dubbio che non stiamo prendendo in considerazione la vendita di queste società. Al contrario, conserveremo il controllo della gestione delle attività sia della DB Arriva che della DB Schenker Logistics".

Ci si aspetta che i cambiamenti apportino risparmi aziendali per 100 milioni di euro che, unitamente ai cambiamenti annunciati in precedenza, ci si aspetta comportino risparmi per oltre 700 milioni di euro entro il 2020.

"Con questo riallineamento renderemo la DB pronta per il futuro" ha dichiarato il presidente del consiglio di vigilanza Utz-Hellmuth Felcht.

Consiglio di amministrazione della DB AG dal 1° Agosto 2015	
Rüdiger Grube	Presidente ed Amministratore Delegato
Richard Lutz	Responsabile Finanziario, Responsabile della Arriva e della DB Schenker Logistics
Volker Kefer	Infrastrutture e Amministratore Delegato Vicario
Berthold Huber	Traffici & Trasporti (DB Schenker Rail compresa)
Ronald Pofalla	Affari Economici, Legali e Normativi
Ulrich Weber	Risorse umane

"L'aumento della concorrenza, l'incremento della regolamentazione e la rapida ascesa dei costi richiedono tali cambiamenti".

Le associazioni degli operatori indipendenti hanno espresso le proprie preoccupazioni in ordine alla fusione fra DB Mobility Logistics e DB AG.

“Quando le società di rete e di trasporto operano sotto lo stesso tetto, senza la garanzia di una effettiva indipendenza, i concorrenti hanno le carte peggiori” afferma Hans Leister, presidente della Mofair.

“La DB deve assicurare la conformità ai requisiti europei per una effettiva indipendenza” del gestore della rete DB Netz, aggiunge Ludolf Kerkeling, presidente della Netzwerk Europäischer Eisenbahnen.

(da: railwaygazette.com, 28 luglio 2015)

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA RICEVE NUOVO IMPULSO DALL'ACCORDO FRA KTZE E DHL PER LA TRATTA IN KAZAKISTAN

Al fiorente trasporto merci ferroviario Cina-Europa è stato dato un ulteriore impulso dal miglioramento dei servizi e delle opportunità di collegamento in Kazakistan.

L'operatore multimodale nazionale KTZE (KTZ Express) ha siglato un protocollo d'intesa con la DHL Global Forwarding al fine di incrementare i servizi commerciali di treni-blocco dalla Cina all'Europa attraverso il Kazakistan ed altri paesi della CSI (Comunità degli Stati Indipendenti).

L'accordo consentirà alla DHL di fornire servizi aggiuntivi di spedizione di merci, mentre la KTZE è impegnata ad effettuare nei prossimi cinque anni un enorme investimento per 36,3 miliardi di dollari in progetti infrastrutturali e postazioni di distribuzione lungo la tratta, con l'obiettivo di realizzare la più avanzata rete logistica dell'Asia Centrale.

I nuovi o migliorati servizi comprendono consegne multimodali ferrovia-aria, operazioni containerizzate reefer e consegne di commercio elettronico mediante carichi postali containerizzati.

Sanzhar Yelyubayev, presidente della KTZE, ha dichiarato che i suoi volumi Cina-Europa sono più che triplicati nel 2014, raggiungendo i 21.000 TEU su 254 convogli ferroviari.

Inoltre, poiché ci si aspetta che i traffici complessivi fra Cina ed Unione Europea cresceranno da 615 miliardi a 800 miliardi di dollari entro il 2020, la KTZE punta ad attirare l'8% di questi flussi di carico nelle tratte terrestri transkazakistane.

"Quanto alla tratta Cina-Europa, nella prima metà del 2014 sono passati dal Kazakistan 58 treni-blocco.

I traffici si sono triplicati nei primi sei mesi del 2015 sino a 177 treni-blocco.

Stiamo programmando di incrementare i traffici sino a 400 treni entro la fine di quest'anno" afferma Yelyubayev.

Ha poi aggiunto che la velocità dei treni è in aumento, il che significa che le reti ferroviarie hanno un netto vantaggio sui tradizionali viaggi marittimi.

"La velocità di consegna è uno dei vantaggi specifici.

Essa equivale a 14-16 giorni, che sono tre volte più veloci di una tradizionale rotta marittima.

Pertanto, la velocità è già di quasi 1.100 km in 24 ore.

Abbiamo in programma di portarla a 1.500 km in 24 ore”.

Il miglioramento delle reti ferroviarie costituisce una strategia fondamentale della politica della Nuova Via della Seta cinese, che mira a migliorare le opportunità di collegamento fra le regioni all'interno della Cina con i paesi la cui denominazione termina in “stan” dell'Asia Centrale, la Russia e l'Europa.

Con così tante frontiere di stato lungo la rete ferroviaria, le Zone Economiche Speciali svolgeranno un ruolo importante nella riduzione dei costi di nolo, che, essendo grosso modo tre volte più alti di quelli della spedizione di un contenitore standard da 20 piedi via mare, impediscono alla ferrovia di diventare sul serio un valido sistema sostitutivo del trasporto merci marittimo.

La Zona Economica Speciale di Khorgos, ad esempio, fungerà da porto secco e da unione doganale esente da visto al confine senza sbocco sul mare fra Cina e Kazakistan.

È interessante notare come l'operatore portuale marittimo DP World stia assicurando servizi di gestione allo sviluppo della Zona Economica Speciale di Khorgos e del suo deposito terrestre per contenitori.



L'operatore con sede a Dubai ritiene che il dirottamento della produzione nelle città della Cina centro-occidentale – dato che essa si sposta più all'interno in cerca di lavoro a basso costo – significherà che la Zona Economica Speciale di Khorgos è in buona posizione per consentire un aumento dei traffici terrestri.

La KTZE prevede che la Zona Economica Speciale di Khorgos movimenterà 4 milioni di tonnellate di carichi entro il 2020.

Nel contempo, al fine di ottimizzare la tratta al mercato dei caricatori asiatici che desiderano raggiungere l'Asia Centrale, la KTZE ha aperto un terminal ferroviario nel porto di Lianyungang, situato nella provincia di Jiangsu sulla costa orientale della Cina.

Il terminal, inaugurato nel 2014 e che quest'anno raggiungerà volumi di 250.000 TEU, viene utilizzato per consolidare i flussi dei carichi di trasbordo fra l'Asia Centrale, il Kazakistan, il Sud-Est asiatico ed i porti fluviali cinesi.

Ciò si sta dimostrando una soluzione oltremodo necessaria per i caricatori con carichi a container parziale, che in precedenza dovevano attendere volumi sufficienti per entrare a Tianjin o Shanghai e riempire un contenitore.

Anche il trasporto multimodale ferrovia-aria è un nuovo servizio offerto dalla KTZE che ha in programma la disponibilità di operazioni regolari entro la fine di questa estate.

Spiega Yelyubayev: "Abbiamo sperimentato con successo la consegna multimodale aria-rotaia di prodotti elettronici dalla Cina all'Europa in molto poco tempo, solo sette giorni, in collaborazione con i nostri partner DB Schenker e KLM".

La KTZE ritiene che l'elettronica e altri carichi a temperatura controllata siano un altro modo per portare via quote di mercato al trasporto merci aereo e marittimo.

"Siamo in grado di fornire servizi di consegna più veloci e meno cari in tutte le condizioni meteorologiche in qualsiasi posto del mondo per merci che richiedono speciali condizioni di temperatura, come l'elettronica ed i beni di largo consumo" dichiara Yelyubayev.

(da: theloadstar.co.uk, 7 agosto 2015)

TRASPORTO STRADALE

I SEMIRIMORCHI PIÙ LUNGI NON COMPORTANO RISCHI AGGIUNTIVI PER LA SICUREZZA

La FTA (Associazione del Trasporto Merci britannica) afferma che i dati appena pubblicati dal DfT (Dipartimento per i Trasporti del Regno Unito) mostrano che i semirimorchi più lunghi non apportano maggiori rischi per la sicurezza personale e sono preziosi perché riducono le miglia percorse dai veicoli pesanti e comportano un risparmio in relazione al carbonio.

La valutazione del collaudo dei semirimorchi più lunghi ha esaminato gli effetti in termini di efficienza, emissioni e sicurezza dei semirimorchi adibiti al trasporto merci stradale che sono sino a 2,05 metri più lunghi delle unità standard da 13,6 metri.

Il rapporto ha concluso che "non esistono preoccupazioni nell'immediato" che i semirimorchi più lunghi stiano causando un incremento dei tassi di lesioni e che non sono stati riferiti incidenti che abbiano avuto come conseguenza gravi lesioni o decessi.

Andy Mair, responsabile tecnico della FTA, afferma: "I dati sugli incidenti presentati nel quadro delle prescrizioni del collaudo mostrano come questi rimorchi abbiano effettuato operazioni in sicurezza ed in modo responsabile e come ciò sia evidenziato nel rapporto.

La FTA è una sostenitrice dell'uso di semirimorchi più lunghi dal momento che essi assicurano notevoli vantaggi ambientali ed in termini di efficienza.



Il rapporto dimostra chiaramente che gli operatori che hanno effettuato il collaudo hanno conseguito significativi miglioramenti inerenti all'efficienza, riducendo le miglia percorse dai veicoli pesanti e dimostrando il risparmio in

termini di emissioni di carbonio quando si utilizzano i semirimorchi più lunghi nelle operazioni di trasporto merci che sono adatte al loro utilizzo”.

Il collaudo era stato avviato nel 2012, consentendo la circolazione a 1.800 rimorchi di due categorie di lunghezza (sino a 14,6 metri e sino a 15,65 metri).

In media, il rapporto afferma che gli operatori risparmiano un viaggio ogni 22 quale conseguenza dell'uso di semirimorchi più lunghi.

Le cifre mostrano che fra 4,2 e 5,2 milioni di km/veicolo sono stati risparmiati in seguito ad operazioni di semirimorchi più lunghi dal 2012, comportando altresì minori emissioni di CO₂.

Le corse a vuoto con i semirimorchi più lunghi sono state solamente del 19% circa rispetto alla cifra del 29% circa per i dati relativi agli autoarticolati generici.

Il DfT spera di coinvolgere altri partecipanti nel collaudo entro la fine del 2015 in modo da raggiungere il numero previsto dei 1.800 semirimorchi.

(da: lloydsloadinglist.com, 3 agosto 2015)

CAMBIA L'AUTOTRASPORTO IN BELGIO PER L'INTRODUZIONE L'ANNO PROSSIMO DEL SISTEMA DI PEDAGGIO CON EUROVIGNETTA

Un nuovo sistema satellitare per il pagamento di un pedaggio da parte dei camion di portata superiore alle 3,5 tonnellate per uso stradale verrà introdotto in Belgio dal 1° aprile 2016.

Il sistema di pedaggio Viapass (<http://www.viapass.be/en/>) sarà applicato all'attuale rete di tratte Eurovignette nelle regioni delle Fiandre, della Vallonia e di Bruxelles a partire da quella data.

La fase di registrazione per il nuovo pedaggio in Belgio partirà il 1° ottobre prossimo mentre nella stessa giornata si assisterà alle modifiche delle regole attualmente esistenti in Germania.

Le applicazioni di pre-registrazione possono essere effettuate sul sito web <https://www.dkv-euroservice.com/portal/en/registrierung-maut-belgien> della DKV per coloro che desiderano servirsi di quella società per la fatturazione relativa al nuovo servizio belga.

La DKV afferma che, una volta effettuata la pre-registrazione, i clienti verranno avvisati circa la procedura finale di registrazione.

Il nuovo pedaggio basato sulle distanze percorse sarà calcolato per mezzo di una Unità di Bordo satellitare e coloro che non si sono registrati potranno farlo presso stazioni di servizio in varie località che potranno anche rilasciare le Unità di Bordo, mentre il conto potrà essere regolato mediante pre-pagamenti o post-pagamenti.

Le tariffe e le mappe delle regioni in cui i pedaggi saranno applicati possono essere scaricati dal sito <http://www.viapass.be/en/downloads/> ed il nuovo pedaggio belga per i camion sarà applicato ai veicoli di oltre 3,5 tonnellate di peso massimo consentito, sia belgi che stranieri.



Il livello del pedaggio dipenderà dal peso complessivo consentito, dalla classe EURO del camion e dalla categoria della strada.

Tutti i particolari dell'architettura finanziaria del programma si possono consultare sul sito:

http://www.viapass.be/fileadmin/viapass/documents/download/Viapass_Final_Architecture_kilometre_charge_for_HGVs.pdf

[rge for HGVs.pdf](http://www.viapass.be/fileadmin/viapass/documents/download/Viapass_Final_Architecture_kilometre_charge_for_HGVs.pdf)

mentre un breve video che descrive come funziona il programma si trova cliccando su <https://www.youtube.com/watch?v=-BXNAufoz74>.

Gertjan Breij, amministratore delegato della DKV Euro Service Benelux, afferma: "L'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio normalmente comporta l'imposizione di lavoro aggiuntivo ai nostri clienti.

Quali fornitori di servizi, a questo riguardo noi puntiamo a togliere ai nostri clienti quanti più problemi possibile, consentendo loro di continuare a lavorare in modo efficiente in relazione ai costi".

In Germania, il 1° ottobre prossimo si assisterà alla riduzione del limite per il pedaggio sui camion dalle attuali 12 tonnellate ad appena 7,5 tonnellate di peso complessivo consentito.

Gli importi del pedaggio sono basati sulla classe delle emissioni, sul numero di assi e sulla lunghezza della tratta di viaggio imponibile e possono essere pagati mediante l'unità di bordo, il casello di pedaggio o su internet.

(da: handyshippingguide.com, 5 agosto 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

LA STRATEGIA COMMERCIALE CINESE "UNA CINTURA ECONOMICA, UNA VIA" COLPISCE IL TRASPORTO AEREO DI MERCI CINA-EUROPA

Le linee aeree che trasportano carichi fra Cina ed Europa saranno duramente colpite dalla strategia commerciale "Una cintura economica, una via" di Pechino, dal momento che questa tratta ferroviaria di ponte terrestre dimostra di presentare prezzi troppo allettanti perché li si possa ignorare, ritiene Steve Flowers, responsabile delle spedizioni merci globali della UPS che è stato intervistato da *JOC.com*.

"I dirigenti del settore trasporti probabilmente vivranno momenti difficili in relazione all'opportunità di ridurre i costi del trasporto fino al 65%, non potendo nel contempo permettersi i 40 giorni di viaggio tipici del servizio marittimo" afferma Flowers.

La UPS l'anno scorso ha inviato carichi di contenitori completi sulla rete ferroviaria Cina-Europa e Flowers ha spiegato che, sulla base di ciò che aveva appreso, i clienti hanno risparmiato sino al 65% optando per la ferrovia in luogo della modalità aerea, mentre per i servizi tradizionali di contenitore a carico completo per mezzo di vettori marittimi alla volta dell'Europa occorre tempo del 40% più lunghi rispetto a quelli che ci sarebbero voluti se i container fossero stati trasportati per ferrovia.

Ancor più importante è notare come un recente sviluppo nell'ambito del servizio ferroviario Cina-Europa sia stata l'introduzione di contenitori a carico parziale: una grande notizia per i caricatori, ma un servizio che intaccherà notevolmente la quota di mercato del trasporto merci aereo.

Flowers ha dichiarato che l'opzione del contenitore a carico parziale renderebbe il servizio più allettante per i caricatori utenti del tradizionale trasporto merci aereo che erano abituati ai carichi pallettizzati e schiuderebbe nuove opzioni di trasporto merci multimodale ai caricatori di tutte le dimensioni.

"Questo servizio di contenitore a carico parziale della UPS contribuirà ad attirare caricatori di tutte le forme e dimensioni in una delle direttrici di traffico mondiali più grandi e dense di attività" afferma.

"Oltre il 30% delle esportazioni marittime cinesi sono dirette in Europa ed il 48% delle importazioni marittime in Europa provengono dalla Cina.

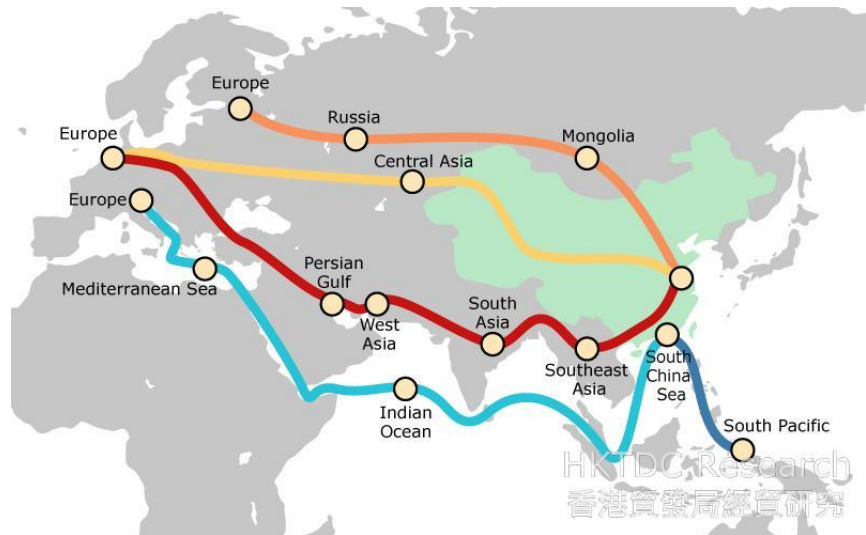
Man mano che i clienti si convinceranno della fattibilità del servizio e valuteranno le proprie attuali spedizioni, ci aspettiamo che il servizio sperimenti una forte crescita negli anni a venire”.

C'è uno slancio sempre maggiore allo sviluppo nelle attività ferroviarie Cina-Europa e non soltanto in relazione alla tratta meridionale attraverso il Kazakistan.

Nell'ultima settimana di luglio un convoglio con 80 contenitori è arrivato a Rotterdam dopo essere partito da Kunming in Cina il 5 luglio ed avere viaggiato attraverso la Russia e la Polonia.

La spedizione di Rotterdam giunge in seguito alla sottoscrizione di accordi da parte di DHL e Kerry Logistics con l'operatore ferroviario statale cinese ed alla espansione di nuovi servizi ferroviari dalla Cina all'Europa.

Flowers afferma che i prodotti spediti in partenza dalla Cina consistevano in una variegata combinazione di prodotti ad alta tecnologia, industriali, automobilistici, di vendita al dettaglio e beni di consumo, e che la UPS considera il servizio ferroviario indispensabile per i suoi clienti internazionali.



“Sulla base di dati forniti dal *Drewry Container Forecaster*, oltre 13 milioni di TEU sono stati spediti dall'Asia all'Europa nel 2013.

Non è difficile immaginare che una quota sempre maggiore di quei volumi containerizzati sarà movimentata mediante servizi di trasporto merci ferroviario fra Cina ed Europa” dichiara Flowers.

Joc.com ha anche citato John Lin, vice direttore del centro di ricerca su politiche e normative presso lo Shanghai International Shipping Institute, il quale afferma che, anche in presenza di una forte crescita, la stragrande maggioranza dei container trasportati dalla Cina all'Europa dovrebbe continuare ad esserlo via mare.

“In primo luogo, la ferrovia dispone di una capacità limitata.

Mentre la più grande delle navi portacontainer può trasportare 22.000 TEU, il treno più lungo può portarne solo 220, ovvero l'1%” dichiara Lin.

“In secondo luogo, il prezzo unitario del trasporto ferroviario è alto, forse 30 volte più alto rispetto a quello del trasporto marittimo.

Solo le merci ad alto valore, in piccole quantità e stagionali possono scegliere la ferrovia”.

Tuttavia, a detta di Flowers, è troppo presto in questa vicenda per poter prevedere se la maggior parte dei caricatori si servirà del servizio ferroviario Cina-Europa come opzione regolare.

“I caricatori stanno ancora collaudando il servizio e lo stanno valutando in considerazione delle loro esigenze di viaggio e delle pressioni in termini di costi” afferma.

“Noi riteniamo che l’affidabilità del servizio e la sua condizione unica in relazione a tempi e costi comporterà la sua adozione quale opzione di servizio normale, così come abbiamo visto accadere per il nostro servizio a contenitore parziale per il Nord America”.

Flowers sostiene che gli importatori europei sono in buona posizione per trarre vantaggio dal servizio di trasporto merci multimodale, ma che esso sarebbe vantaggioso anche per le imprese che effettuano operazioni nell’entroterra cinese.

(da: lloydsloadinglist.com, 30 luglio 2015)

I TRASPORTATORI TORNANO NEI PORTI DELLA COSTA ORIENTALE INGLESE PER LE TRAVERSATE DAL REGNO UNITO ALL'EUROPA

Le interruzioni all'attraversamento della Manica da parte del traffico di merci questa estate, innescate dalla crisi dei migranti a Calais e da un'ondata di vertenze sindacali dei lavoratori dei traghetti francesi, hanno comportato un rilevante aumento del numero delle imprese di trasporto che sono tornate nei porti del Mare del Nord sulla costa orientale dell'Inghilterra per il trasporto da e per il continente europeo, comprese in modo sempre maggiore le importazioni nel Regno Unito.

La P&O Ferries ha dichiarato di avere registrato il mese scorso significativi incrementi dei volumi di veicoli pesanti che hanno attraversato il Mare del Nord da e per tutti e tre i suoi porti sulla costa orientale inglese, con un aumento del 172% da un anno all'altro sulla rotta Teesport-Zeebrugge.

Il porto belga è situato a circa 130 km da Calais.

La rotta Hull-Zeebrugge ha assistito ad un incremento dell'84% da un anno all'altro a luglio mentre la rotta Tilbury-Zeebrugge ha fatto registrare un incremento del 74%.

Complessivamente, la P&O Ferries ha trasportato 2.518 veicoli pesanti attraverso il Mare del Nord nel corso del mese.

"Gli importatori e gli esportatori che in precedenza effettuavano la traversata alla volta del continente per mezzo del Tunnel della Manica stanno iniziando a prendere in considerazione rotte più lunghe da Teesport, Hull e Tilbury in quanto alternative più affidabili" afferma Janette Bell, direttrice commerciale della P&O Ferries.

"Gli esportatori conoscono il valore e la natura sensibile al fattore tempo delle loro consegne, quando si tratta di merci deperibili o di componenti fabbricati.

È significativo il fatto che essi stiano adesso diventando sempre più consapevoli dell'alternativa costituita dalle rotte del Mare del Nord alla volta del continente che noi offriamo.

Poiché l'economia britannica continua a crescere, ci aspettiamo di assistere ad una maggiore domanda di servizi da Teesport, Hull e Tilbury" nota la Bell.

La crescita della domanda di trasporto merci per i servizi della P&O Ferries dalla costa orientale dell'Inghilterra arriva in un momento in cui la compagnia di navigazione "sta già trasportando volumi assai rilevanti di traffico di veicoli pesanti sulla sua rotta da Dover a Calais".

A luglio, l'operatore di traghetti ha trasportato 123.000 unità adibite al trasporto di merci attraverso la Manica.

Lo scorso mese, inoltre, la P&O Ferries ha introdotto la sua sesta nave, la



European Seaway, sulla traversata Dover-Calais - 10 giorni prima della data prevista - in risposta all'intasamento che affligge la trafficata rotta di attraversamento della Manica.

Uno spedizioniere britannico, la Maru International con sede nello

Yorkshire, ha confermato di stare continuando ad evitare la traversata Dover-Calais "a meno che non sia assolutamente necessario" e di star preferendo le rotte più lunghe dai porti inglesi settentrionali ai porti continentali quali Zeebrugge e Rotterdam.

"Abbiamo sempre utilizzato questi porti settentrionali, in particolare per i traffici di esportazione dal Regno Unito, ma la differenza sta nel fatto che adesso li utilizziamo maggiormente anche per le importazioni quando normalmente saremmo passati da Calais per questo traffico" afferma Vaughan Woolfitt, amministratore delegato della Maru International.

"C'è davvero troppa incertezza attorno a Calais: la prospettiva dei camion fermi in coda, il timore di guasti ai semirimorchi ad opera dei migranti e le preoccupazioni relative al benessere degli autisti" dichiara Woolfitt.

"L'uso di rotte più lunghe comporta facilmente un supplemento di 200-300 sterline a viaggio e, anche se finora abbiamo assorbito noi i costi aggiuntivi, non potremo farlo per sempre" sottolinea Woolfitt.

Un punto di vista contrastante è quello espresso dallo specialista di autotrasporto merci europeo Freightex, che ha sminuito la praticità di un dirottamento dalla tratta Dover-Calais alle traversate più settentrionali passando per i porti della costa orientale inglese.

"Non c'è abbastanza capacità nelle altre rotte rispetto a quella di Calais e, dal momento che noi abbiamo viaggi accompagnati, normalmente c'è meno efficienza" sostiene l'amministratore delegato Tim Phillips.

Alla domanda se la Freightex avesse usato recentemente Dunkerque quale alternativa a Calais, Phillips ha risposto: "Noi usiamo spesso Dunkerque in ogni caso ma abbiamo riscontrato code anche là.

A Dunkerque la frequenza dei traghetti è minore rispetto a Calais e nel caso che se ne perda uno ci sono ritardi maggiori”.

(da: lloydsloadinglist.com, 11 agosto 2015)

TRASPORTO FLUVIALE

IL CANALE DI KIEL: UNA IMPORTANTE SCORCIATOIA

Le compagnie di navigazione risparmiano 250 miglia marine in media optando per l'uso del Canale di Kiel.

Per questa ragione, l'idrovia costituisce un elemento fondamentale della rete delle rotte della Hapag-Lloyd.

Quale di queste idrovie pensate che venga utilizzata da più navi ogni anno: il Canale di Panama, il Canale di Suez od il Canale di Kiel?

Il Canale di Kiel lungo quasi 100 km da Brunsbüttel a Kiel in Germania è in effetti l'idrovia artificiale più trafficata del mondo per quanto riguarda le navi marittime.

L'anno scorso lo hanno attraversato più di 32.000 navi: più di quelle dei canali di Suez e Panama combinati.

Questa cifra è destinata ad incrementarsi nel 2015.

Il numero di navi che hanno viaggiato attraverso il canale da gennaio a maggio era già superiore di 600 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Il Canale di Kiel è in vantaggio anche in termini di età, avendo celebrato quest'anno il suo 120° compleanno.

C'erano stati festeggiamenti anche 120 anni fa, quando il Kaiser Guglielmo II aveva inaugurato personalmente il canale il 21 giugno 1895 in pompa magna a bordo del suo yacht imperiale, lo *Hohenzollern*, dopo otto anni di lavori di costruzione.

L'onore di far guidare il convoglio al seguito della lussuosa nave dell'imperatore venne concesso alla *Kaiser Wilhelm II* della Norddeutscher Lloyd.

La compagnia di navigazione con sede a Brema aveva riscosso il favore del monarca a discapito della Hapag poiché – a differenza di quest'ultima – essa aveva concordato non solo di trasportare gli ospiti del Kaiser a proprie spese, ma anche di fornire loro cibo e bevande.

Poiché il vapore della Lloyd prescelto era anche stato battezzato col nome del monarca, nessuno si era sorpreso quando Guglielmo II aveva annunciato: "Ho deciso che il vapore della Norddeutscher Lloyd venga per primo dopo il mio yacht, seguito da quello della Hamburg-Amerika-Linie.



Ho deciso che il vapore della Norddeutscher Lloyd venga per primo dopo il mio yacht, seguito da quello della Hamburg-Amerika-Linie.

I principi reali viaggeranno sulla nave della Lloyd".

Tuttavia, un vapore della flotta Hapag aveva già viaggiato attraverso il canale due settimane prima delle celebrazioni ufficiali di inaugurazione quale viaggio di prova della prima nave di grandi dimensioni.

La Hapag inoltre sembra che abbia tratto vantaggio dai contrattempi organizzativi della Norddeutscher Lloyd.

La storia narra che la fornitura di bordo fosse così scarsa che i passeggeri affamati si siano buttati più tardi sul buffet servito a bordo delle navi della Hapag ed abbiano lodato l'eccellente servizio lì ricevuto.

Il canale iniziò le operazioni regolari poco dopo queste celebrazioni, il 1° luglio 1895, dopo di che l'attenzione venne rivolta al passaggio delle navi militari.

Oggi, la funzione primaria del Canale di Kiel è quella di un trasporto di merci più celere.

Nel solo 2014, le navi hanno trasportato volumi di carichi complessivi per 99,1 milioni di tonnellate attraverso il canale: il terzo quantitativo di sempre.

A questo, bisogna aggiungere il fattore tempo.

Una compagnia di navigazione se sceglie di attraversare il canale risparmierà 250 miglia marine, la distanza occorrente per doppiare lo Skagerrak fra la costa settentrionale della Danimarca, quella meridionale della Norvegia e quella sud-occidentale della Svezia.

Per questa ragione, il canale di Kiel è anche un elemento fondamentale per la rete delle rotte della Hapag-Lloyd.

Quattro dei suoi cinque servizi di linea con destinazioni nella regione del Baltico viaggiano attraverso l'idrovia dello Schleswig-Holstein.

Per tali esigenze ci si serve per lo più di navi di raccordo.

Esse trasportano i carichi dai porti baltici al porto di movimentazione centrale di Amburgo, da dove poi vengono spediti in tutto il mondo, e viceversa.

A causa della sua età, il Canale di Kiel ha sempre più bisogno di rinnovarsi.

L'idrovia dovrà essere approfondita in modo da poter accogliere le navi mercantili sempre più grandi.

È richiesta inoltre un'altra vasca di chiusa e certi tratti del canale hanno bisogno di essere raddrizzati ed ampliati.

La Kiel Canal Initiative ha presentato un calendario relativo al rinnovamento, che si stima costi circa 1,5 miliardi di euro e che dovrebbe essere completato entro il 2028.

Si tratta di un intervento urgente affinché il canale possa continuare a svolgere il suo importante ruolo quale arteria di traffico globale in futuro.

(da: hellenicshippingnews.com/Hapag-Lloyd, 4 agosto 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

ACCORDO SUL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO DI COLLABORAZIONE A LIVELLO MONDIALE PER L'EFFICIENZA ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

La IMO, il GEF - Global Environment Facility (ente mondiale per l'ambiente) e lo UNDP - United Nations Development Programme (programma di sviluppo dell'ONU) hanno siglato un accordo finalizzato all'assegnazione di 2 milioni di dollari ad un progetto di partenariato biennale a livello mondiale per l'efficienza energetica marittima, destinato a supportare l'aumento della comprensione e dell'implementazione dei provvedimenti in materia di efficienza energetica nel settore marittimo.

Il cosiddetto progetto GloMEEP, formalmente denominato "Trasformare il settore del trasporto mondiale in un futuro a basse emissioni di carbonio mediante il miglioramento dell'efficienza energetica", si concentrerà in particolare sulla realizzazione di capacità per implementare i provvedimenti tecnici ed operativi nei paesi in via di sviluppo in cui si concentra sempre più il trasporto marittimo.

L'intento è quello di promuovere un settore marittimo a basso contenuto di carbonio, al fine di minimizzare gli impatti negativi delle emissioni del trasporto marittimo sui cambiamenti climatici, l'acidificazione dei mari e la qualità locale dell'aria.

Un aspetto particolarmente interessante del progetto è il suo atteso ruolo nel catalizzare un innovativo partenariato del settore pubblico-privato nell'ambito della struttura progettuale mediante una nuova GIA - Global Industry Alliance (alleanza globale dell'industria) per l'efficienza energetica marittima.

Si prevede la partecipazione di importanti imprese del settore privato, fra le quali ci saranno società di classificazione, cantieri navali, armatori, operatori navali, fornitori di bordo, operatori portuali e fornitori di sistemi di consulenza e gestione nel campo marittimo.

La IMO porterà avanti questi progetto GloMEEP finanziato dal GEF in associazione con l'UNDP.

Dieci stati membri dell'IMO hanno sottoscritto la partecipazione al progetto GloMEEP quali paesi-pilota: Argentina, Cina, Georgia, India, Giamaica, Malaysia, Marocco, Panama, Filippine e Sudafrica.

I paesi-pilota saranno supportati affinché intraprendano un approccio rapido nel perseguire rilevanti riforme giuridiche, politiche ed istituzionali, indirizzando le iniziative governative nazionali e regionali e l'innovazione industriale allo scopo di supportare l'effettiva implementazione dei requisiti di efficienza energetica dell'IMO.

Accanto ai finanziamenti del GEF per il GloMEEP, altri finanziamenti saranno mobilitati sotto forma di donazioni in natura o finanziarie, per una somma complessiva prevista nell'ordine di 13,8 milioni di dollari.

Ci si aspetta che vari eventi correlati all'implementazione del GloMEEP si svolgano nel corso delle due giornate inaugurali della *Future-Ready Shipping 2015 Conference*, la conferenza internazionale congiunta IMO-Singapore sul "Trasferimento della tecnologia marittima e la realizzazione di capacità" che si svolgerà a Singapore il 28 e 29 settembre prossimo.



La conferenza radunerà importanti operatori marittimi per discutere le modalità da intraprendere al fine di incoraggiare l'adozione di tecnologie navali efficienti riguardo all'energia.

Si ritiene che nel corso della conferenza e dopo la sua conclusione avranno luogo il lancio ufficiale ed il conferimento degli incarichi relativi al progetto GloMEEP, la formazione del gruppo di lavoro progettuale globale e le riunioni iniziali.

Provvedimenti tecnici obbligatori ed operativi inerenti all'efficienza energetica erano stati adottati nell'ambito dell'Allegato VI della MARPOL (Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento derivante dalla Navi) a luglio del 2011 ed erano poi entrati in vigore il 1° gennaio 2013.

Questo regolamento aveva reso obbligatorio l'EEDI (Indice di Progettazione dell'Efficienza Energetica) per certi tipi di nuove navi, nonché il SSEMP (Piano di Gestione dell'Efficienza Energetica delle Navi) per tutte le navi.

Dal momento dell'entrata in vigore della regolamentazione dell'efficienza energetica per le navi nel 2013, sono state intraprese ulteriori iniziative per estendere l'ambito di applicazione dell'EEDI allo scopo di comprendervi diversi tipi aggiuntivi di nave, per sviluppare ulteriormente direttive finalizzate a supportare l'implementazione uniforme e per promuovere il trasferimento della tecnologia.

Il terzo studio dell'IMO sulle emissioni di gas serra derivanti dalle navi (2014) stima che il trasporto marittimo internazionale abbia emesso 796 milioni di tonnellate di CO₂ nel 2012, in calo rispetto agli 885 milioni di tonnellate nel 2007.

Questo ha rappresentato il 2,2% delle emissioni globali di CO₂ nel 2012, in ribasso rispetto al 2,8% nel 2007.

Tuttavia, lo scenario da "situazione immutata" dello studio prevede una crescita delle emissioni di CO₂ per il trasporto marittimo internazionale fra il 50% ed il 250% nel periodo da qui al 2050, a seconda dei futuri sviluppi economici ed energetici.

(da: imo.org, 27 luglio 2015)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

VIAGGIO DI PROVA E VIA LIBERA AD UN ULTERIORE DRAGAGGIO NEL NUOVO CANALE DI SUEZ

Le prime tre navi portacontainer sono passate attraverso il secondo Canale di Suez egiziano nel corso di una "operazione sperimentale" in anticipo rispetto all'apertura ufficiale dell'idrovia prevista per il 6 agosto.

Inoltre, sono stati approvati i piani di dragaggio relativi ad un canale di accesso che consentirà il traffico a doppio senso da e per lo SCCT (Suez Canal Container Terminal).

La prima nave è stata un battello americano in viaggio da Port Said alla volta dell'Arabia Saudita; un'altra è stata una nave della Maersk diretta negli Stati Uniti da Singapore; infine, la terza era rappresentata da una nave del Bahrein diretta in Italia dall'Arabia Saudita.

Il canale è stato allargato ed approfondito, unitamente all'aggiunta di una



seconda idrovia, realizzando così un sistema di traffico a doppio senso che consente al canale di raddoppiare la propria capacità giornaliera da 49 a 97 navi stimate.

Data la presenza di un'insurrezione islamica nella penisola del Sinai che confina con il

canale, elicotteri e navi militari hanno scortato le navi mercantili nel contesto di un'operazione di sicurezza.

Alla data del 26 luglio era stato ultimato il 99,4% dei lavori di dragaggio.

Mohab Mamish, responsabile della SCA (Autorità del Canale di Suez) ha poi rivelato l'esistenza di piani finalizzati alla costruzione di un canale secondario nei pressi di East Port Said nel Mar Mediterraneo, nella speranza di ridurre i tempi di attesa per le navi che escono dallo SCCT ed entrano nel canale.

I lavori di dragaggio nel canale lungo 9,5 km, che costerà circa 60 milioni di dollari, inizieranno non appena il Nuovo Canale di Suez sarà stato inaugurato.

Il canale di navigazione entrerà nel Canale di Suez 20 km a sud del suo ingresso settentrionale.

A detta di Mamish, le draghe già presenti nella regione saranno utilizzati per scavare questo canale in programma.

Klaus Holm Laursen, amministratore delegato dello SCCT, le cui operazioni vengono effettuate dalla APM Terminals, ha dichiarato a *Container Management*: "L'accesso navigabile per East Port Said costituisce un pre-requisito per l'ulteriore sviluppo del porto; il porto è una parte centrale della politica economica dell'Egitto.

Il miglioramento del canale navigabile comporterà anche vantaggi per lo SCCT ed i suoi clienti; per questo saremmo felici di vedere andare avanti questo importante progetto di costruzione".

Laursen ha dichiarato che le proposte hanno senso dal punto di vista imprenditoriale, aggiungendo: "Avrebbero senso, dal momento che la SCA ha impiegato molte draghe l'anno scorso che stanno lasciare l'Egitto; perciò, si potrebbe risparmiare sui costi di mobilitazione facendolo ora".

Una fonte della *Reuters* ha detto che il nuovo sviluppo dovrebbe essere profondo 18,5 metri, largo 250 metri e richiederebbe circa sette mesi per la costruzione.

Attualmente, le navi che partono dallo SCCT devono aspettare diverse ore prima che gli sia consentito di entrare nel canale.

Il governo egiziano si era impegnato a realizzare l'accesso navigabile nel 2007 e successivamente lo SCCT aveva contribuito con 15 milioni di dollari.

Tuttavia, il progetto è rimasto nel limbo per anni fino a quando è stato ripreso – afferma Mamish – su impulso del presidente Abdel Fatah al-Sisi.

Il canale di accesso sarà dragato dal consorzio costituito da sette società che attualmente sta completando l'espansione del canale principale.

La compagine del consorzio comprende la flotta di draghe della SCA, la Emirati National Marine Dredging Company, la Boskalis, la Van Oord, la Jan De Nul, la DEME e la US Great Lakes Dredge & Dock Company.

(da: *container-mag.com*, 28 luglio 2015)

LEASING

DREWRY: LE LINEE DI NAVIGAZIONE FANNO AFFIDAMENTO SULLE DITTE DI LEASING PER I NUOVI CONTENITORI

Secondo il recente rapporto annuale *Container Census 2015* della Drewry, le linee di navigazione continuano ad investire in modo massiccio in nuove navi portacontainer ma comunque in misura minore rispetto alle loro controparti rappresentate dalle società di noleggio.

Nel 2014, malgrado qualche revival degli investimenti delle linee di navigazione in nuovo equipaggiamento di box, la maggior parte di esso è stato acquisito dalle società di leasing.

La flotta noleggiata di container è cresciuta di quasi il 9% nel corso del 2014, rispetto al 4% di quelli posseduti (o finanziati) dalle linee di navigazione ed altri operatori di trasporto, di modo che le società di leasing adesso detengono la maggioranza del conteggio totale relativo ai contenitori.

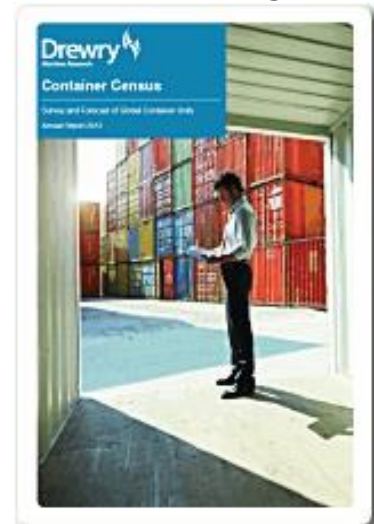
Negli ultimi anni le linee di navigazione hanno consolidato più che ampliato la loro flotta di box, tanto che molte di loro hanno ancora scelto di trasferire i container più vecchi a società di leasing mediante vendite o retrolocazioni.

La Drewry afferma che nel 2014 sono stati spesi circa 10 miliardi di dollari (dalle linee di navigazione e da società non operative) in ordinazioni di nuovi contenitori per un totale di 1,06 milioni di TEU di capacità.

Questa cifra sarà più alta nel 2015, affermano i ricercatori, dal momento che nella prima metà dell'anno gli investimenti complessivi per 1,14 milioni di TEU hanno raggiunto i 9,5 miliardi di dollari.

In confronto, le linee di navigazione hanno investito circa 4,2 miliardi di dollari in nuovi contenitori nel 2014: una crescita del 17% dal 2013 ma ancora qualcosa come il 35% in meno rispetto all'esborso del 2011.

Inoltre, le linee di navigazione hanno ricevuto circa 1 miliardo di dollari derivanti da equipaggiamento usato attraverso vendite e retrolocazioni, riducendo perciò – riferisce la Drewry - la spesa netta complessiva.



A detta degli esperti della ditta di consulenze, il settore del leasing resta in una migliore posizione per ottenere finanziamenti da destinare all'espansione della flotta.

Ciò vale in particolare per le imprese in cima alla classifica, che già fanno la parte del leone di tutto l'equipaggiamento containerizzato in leasing e che si prevede possano continuare ad essere gli acquirenti predominanti nel prossimo futuro.

In conclusione, la Drewry afferma che, anche se le linee di navigazione ora sono in una situazione finanziaria migliore, si prevede che i vettori limiteranno la loro spesa di capitale ed invece faranno affidamento sulle ditte di leasing per gran parte delle loro esigenze di container.

(da: cargobusinessnews.com, 23 luglio 2015)

LOGISTICA

LA XPO COLMA IL DIVARIO NEI SERVIZI APPORTANDO ALL'EUROPA LE PROPRIE COMPETENZE IN ORDINE ALLA TRATTA FINALE

La XPO Logistics si accinge ad apportare il proprio portafoglio di servizi di consegna nella tratta finale al settore europeo della vendita al dettaglio in seguito alla propria recente acquisizione del gigante europeo di trasporto e spedizioni Norbert Dentressangle.

Nel corso di un'intervista concessa a *The Loadstar*, l'amministratore delegato della XPO Logistics Brad Jacobs ha dichiarato che a due mesi dall'acquisizione di una grossa quota di controllo della maggior parte delle attività a conduzione familiare, hanno iniziato a manifestarsi opportunità di servizi di vendita abbinata fra la Norbert – con il nuovo marchio di XPO Europe – e le attività in capo dalla XPO.

“Uno degli aspetti più piacevoli dell'ultimo paio di mesi è stato quello di viaggiare in tutta l'Europa e di parlare con i clienti della Norbert, che sono un sacco di importanti imprese di alto valore.

Ed una cosa che ho continuamente sentito è stata che c'è un'enorme domanda di servizi di consegna nella tratta finale ad alta qualità in tutta Europa per i dettaglianti e specialmente quelli del settore degli articoli ingombranti: essi ci chiedono di portare quelle competenze in Europa.

Ci sono un sacco di opportunità di crescita alla XPO Europe nel fare ciò” afferma Jacobs.

In Nordamerica la XPO ha trascorso gli ultimi due anni a consolidare le proprie capacità di consegna nella tratta finale dell'ultimo miglio mediante una serie di acquisizioni, la maggiore delle quali è stato l'acquisto da 365 milioni di dollari della 3PD nel 2013.

La 3PD era una fornitrice di servizi logistici integrati non detentrica delle risorse che si era specializzata nella consegna nell'ultima tratta ai consumatori, e di conseguenza nell'installazione, di merci ingombranti – principalmente elettrodomestici, apparecchiature ed arredamenti – per conto di importanti venditori al dettaglio.

Si stimava che quel mercato valesse 12 miliardi di dollari in consegne annuali negli Stati Uniti, circa un terzo delle quali veniva trasportato da fornitori di servizi logistici e da operatori di trasporto, mentre del resto si occupavano le unità di trasporto aziendali dei dettaglianti stessi.

La 3PD deteneva una quota di mercato del 13%, seguita dalla Exel, con una quota stimata de 7,5%; la JB Hunt aveva il 5% e la CEVA il 4,5%.

La XPO ha rafforzato la propria posizione nel segmento dell'ultimo miglio acquisendo ulteriormente la Optima, la Atlantic Central Logistics e la UX Specialised Logistics.

Di conseguenza, i volumi di consegne nell'ultima tratta della XPO si sono



espansi notevolmente: l'anno scorso essa ha effettuato 1,2 milioni di consegne nel secondo trimestre in Nordamerica, mentre nello stesso periodo di quest'anno il loro numero è cresciuto sino a 2,6 milioni di consegne e quindi è sulla buona strada per fare oltre 10 milioni di consegne a domicilio per i consumatori nel corso di tutto l'anno.

Jacobs afferma che la vendita abbinata agli attuali clienti della Norbert è già avvenuta e che il mese prossimo la XPO inaugurerà una infrastruttura dedicata alla logistica per conto terzi in Pennsylvania "allo scopo di supportare un dettagliante spagnolo nell'espansione della sua presenza negli Stati Uniti".

"Le nostre operazioni europee sono da anni al servizio di questo cliente: ora esso costituisce una importante nuova relazione per noi anche in Nordamerica" ha detto.

Date le grandi dimensioni dell'acquisizione, non sorprende che l'acquisto della Norbert abbia comportato notevoli difficoltà, compresa una vertenza giudiziaria intentata a Parigi che si è conclusa con il permesso concesso alla XPO di inviare un'ingiunzione ad un azionista della Norbert Dentressangle per evitare che la Elliott Capital Advisors trasferisse la propria quota azionaria nella società di recente acquisizione a qualsiasi terzo che non fosse la XPO.

"Adesso noi possediamo una quota dell'86,25% della Norbert Dentressangle e controlliamo il consiglio di amministrazione: la società è sotto la nostra egida"

afferma Jacobs, aggiungendo che il processo d'integrazione è stato "migliore di quanto ci aspettassimo".

Jacobs ha detto che la strategia di acquisizioni a breve termine dovrebbe essere "duplice", rivolta cioè al Nordamerica ed all'Europa, e sebbene essa abbia sperimentato un periodo di stasi estivo, dovrebbe riprendere una volta finito il periodo delle vacanze.

Il secondo trimestre, che ha compreso 22 giorni di entrate della Norbert, ha fatto sì che la società riportasse una crescita delle entrate lorde del 109,3% da un anno all'altro per 1,2 miliardi di dollari, mentre il margine operativo lordo è cresciuto sino a 79,7 milioni di dollari, rispetto ai 14,1 milioni di dollari dello stesso periodo del 2014.

Jacobs sostiene di essere sulla buona strada per conseguire un margine operativo lordo stimato per tutto l'anno pari a 625 milioni di dollari, mentre ha elevato le proprie prospettive per il 2019 ripromettendosi di ottenere 23 miliardi di dollari di entrate ed un margine operativo lordo di 1,5 miliardi di dollari.

(da: theloadstar.co.uk, 12 agosto 2015)

LEGISLAZIONE

NOVITÀ NORMATIVA CONCENTRA A ROTTERDAM LE CONTROVERSIE MARITTIME

I legislatori dei Paesi Bassi hanno presentato un disegno di legge allo scopo di concentrare la maggior parte delle vertenze in materia di diritto marittimo presso il Tribunale Distrettuale di Rotterdam.

Ci si aspetta che tale iniziativa migliorerà la qualità della giustizia e l'efficienza dei procedimenti, promuovendo lo sviluppo delle conoscenze e competenze del Tribunale Distrettuale di Rotterdam.

Modifiche al Codice di Procedura Civile

Il disegno di legge finalizzato ad apportare emendamenti al Codice di Procedura Civile affronta la questione di quale tribunale debba avere la giurisdizione in ordine a specifiche controversie nei Paesi Bassi.

Ai sensi del disegno di legge, il Tribunale Distrettuale di Rotterdam disporrà di una giurisdizione supplementare per esaminare le cause che riguardano il diritto marittimo oppure sarà l'unico tribunale con giurisdizione in materia.

Il disegno di legge si limita ad apportare modifiche al diritto processuale olandese e non pregiudica, ad esempio, le disposizioni dei trattati e dei regolamenti dell'Unione Europea.

Se, ad esempio, una clausola attributiva di competenza in un contratto commerciale affida la giurisdizione al Tribunale Distrettuale di Amsterdam, tale scelta del foro non risentirà delle disposizioni del diritto processuale olandese.

Le ragioni del cambiamento

Con effetto dal 1° gennaio 2013, la ripartizione territoriale dei tribunali olandesi è stata modificata dalla Legge di Revisione della Mappa dell'Ordinamento Giudiziario.

Di conseguenza, adesso esistono 11 tribunali, rispetto ai precedenti 19, con quattro corti di appello (prima erano cinque).

Le modifiche erano finalizzate a migliorare la qualità del sistema giudiziario.

In ragione del maggior numero di vertenze di cui devono occuparsi in materie specialistiche della normativa, i tribunali possono sviluppare competenze giuridiche più raffinate.

Il numero ridotto dei tribunali significa che adesso vi è una minore necessità di concentrare le vertenze in tribunali specializzati.

Tuttavia, in un limitato numero di settori giuridici, tale esigenza ancora esiste.

Secondo la Struttura di Valutazione del Concentramento Legale del Consiglio dell'Ordinamento Giudiziario, ciò avviene quando un particolare tipo di controversia richiede speciali competenze giuridiche ed almeno una delle seguenti condizioni viene soddisfatta:

- ogni anno viene esaminato un numero limitato di tali vertenze;
- la presenza di soggetti interessati (ad esempio, studi legali e/o assicuratori specializzati) in una determinata località rende desiderabile il concentramento in quella località; ed infine
- il concentramento contribuirebbe a migliorare l'efficienza dei procedimenti.

Commento

Il diritto marittimo è uno di quei settori in cui il concentramento giudiziario è ritenuto auspicabile.

Si tratta di un soggetto altamente specializzato in cui le vertenze sono spesso complesse.



Il Tribunale Distrettuale di Rotterdam dispone di competenze sia giuridiche che sostanziali e ha una buona reputazione nel settore.

Nei contratti commerciali conclusi fra parti olandesi ed internazionali, il tribunale di Rotterdam viene normalmente indicato quale foro prescelto a causa di tali competenze.

Il tribunale di Rotterdam già si occupava della maggior parte delle controversie marittime portate in udienza nei Paesi Bassi.

Il Consiglio dell'Ordinamento Giudiziario prevede che il concentramento riguarderà un numero limitato – fra 50 e 100 – di vertenze ogni anno.

La presenza di armatori, stivatori, agenti marittimi, cantieri navali e studi legali specializzati a Rotterdam è un ulteriore argomento a favore del concentramento di controversie marittime presso il Tribunale Distrettuale di Rotterdam, dove la loro discussione da parte di giudici specializzati dovrebbe migliorare l'efficienza dei procedimenti ed assistere la corte nello sviluppo della propria competenza in materia di diritto marittimo speciale.

Il concentramento delle controversie marittime presso il Tribunale Distrettuale di Rotterdam è un obiettivo da lungo tempo perseguito dai circoli giudiziari.

Il disegno di legge dovrebbe comportare un effetto positivo sulla condizione dei Paesi Bassi quale hub trasportistico di fondamentale importanza.

(da: hellenicshippingnews.com, 11 agosto 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

IL MOTORE PER UN GIGANTE DA 20.000 TEU

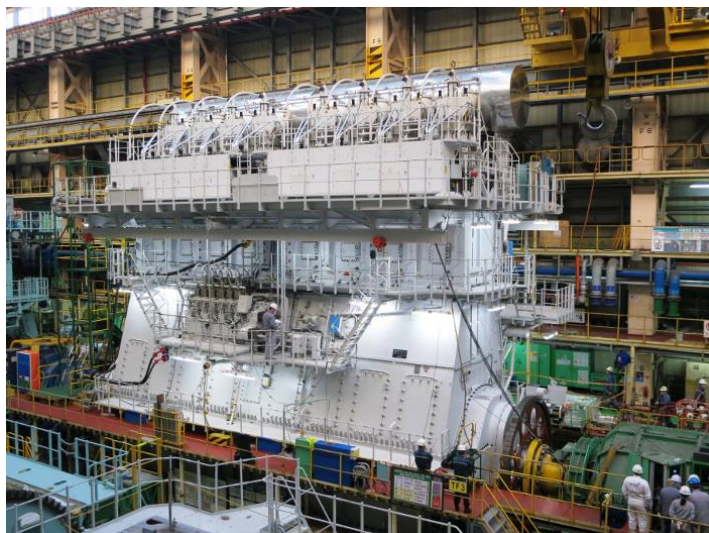
La prima di una serie di navi portacontainer di "classe mega" in corso di costruzione per conto dell'armatore francese CMA CGM sarà alimentata dal motore a bassa velocità ed a due tempi Wärtsilä X92.

La nave sarà realizzata dalla HHI (Hanjin Heavy Industries) di Subic Bay, nelle Filippine.

La WinGD è la società di joint venture fra Wärtsilä e CSSC (China State Shipbuilding Corporation) che ha acquisito l'attività relativa al motore a due tempi Wärtsilä X92 nello scorso mese di gennaio.

La società appartiene al 70% dalla CSSC ed al 30% alla Wärtsilä.

La nuova nave avrà una capacità di carico di oltre 20.000 TEU e sarà la più grande nave portacontainer nella flotta della CMA CGM.



Il motore Wärtsilä X92 prescelto per la propulsione dell'enorme nave è il più grande della serie di motori della Generazione X della Wärtsilä.

Esso dispone di una potenza che spazia da 24.420 a 73.560 kW da 70 a 80 giri al minuto.

Il basso regime di giri consente una maggiore efficienza propulsiva per le grandi e grandissime navi per cui il motore è stato progettato.

Il motore è caratterizzato da un basso consumo di carburante nel corso di tutto il processo operativo grazie all'applicazione della tecnologia a collettore comune.

Martin Wernli, amministratore delegato della WinGD, afferma: "Il motore Wärtsilä X92 è stato progettato per assicurare un'affidabilità eccezionale, i più

bassi costi operativi ed emissioni esauste minime: tutte cose che sono essenziali nell'odierno scenario operativo.

Poiché le portacontainer stanno diventando sempre più grandi al fine di conseguire economie di scala, è essenziale che i motori e le attrezzature per la propulsione siano sviluppati conformemente in modo da ottenere le efficienze necessarie.

I nostri motori di successo a due tempi della Generazione X sono la testimonianza della nostra provata competenza e leadership tecnica e, di conseguenza, noi stiamo svolgendo un ruolo importante nel segmento delle grandi e grandissime navi portacontainer”.

(da: porttechnology.org, 16 luglio 2015)

LA LASE PRESENTA UN NUOVO SISTEMA CHE EVITA IL SOLLEVAMENTO DEI CAMION DA PARTE DELLE GRU

La società tedesca LASE Industrielle Lasertechnik ha presentato un nuovo sistema finalizzato ad evitare il sollevamento dei camion da parte delle gru a causa di twistlock bloccati o difettosi.

Il sistema è denominato LaseTLP (Truck Lifting Prevention) ed interrompe immediatamente le movimentazioni del montacarichi quando il sistema di misurazione laser individua un sollevamento dello chassis del contenitore a 10 cm.

Il sistema può essere applicato alle RTG (gru a cavaliere montate su gomma), alle RMG (gru a cavaliere montate su rotaia), alle RMG automatizzate ed alle STS (gru bordo-terra).

I semirimorchi dei camion possano essere sollevati dal montacarichi della gru quando uno o più twistlock sono ancora bloccati o non completamente allentati, cosa che può essere fonte di reclami per lesioni o danni.

Il sistema contiene due scanner laser montati sulla gru a cavaliere con un piano di scansione verticale in direzione della corsia dei camion.

Lo scanner segue il container ed il semirimorchio e confronta la posizione del contenitore sollevato e della struttura del semirimorchio.

Se entrambi gli oggetti si muovono verso l'alto simultaneamente, il sistema genera un segnale di allarme.

La società ha dichiarato che la pioggia forte o le nevicate non interrompono il



funzionamento del sistema e che esso può operare con diverse tipologie di chassis per container.

Il direttore generale Lars Ambrosy ha detto che questo è il momento giusto per entrare nel mercato visto l'aumento dei requisiti di sicurezza

personale ed il grado di automazione dei porti in tutto il mondo.

Laurence Jones, direttore valutazione rischi dell'assicuratore TT Club, afferma: "Le gru che sollevano non solo il contenitore ma anche il semirimorchio ed il

camion od il carro ferroviario sui quali è posato a causa del fatto che non tutti i twistlock sono sbloccati rappresentano un problema comune a livello mondiale.

Nell'ultimo decennio sono stati sviluppati diversi sistemi per scoprire ed evitare questo tipo di incidente.

I sensori montati sulla gru per individuare la distanza fra il container ed il semirimorchio od il carro sono la soluzione più comune.

La recente tecnologia basata su sensori del carico sui twistlock può essere utilizzata anche per scoprire se uno dei twistlock è ancora bloccato e quindi evitare un ulteriore sollevamento.

La LASE è solo una dei fornitori con una soluzione" aggiunge Jones.

(da: container-mag.com, 27 luglio 2015)

STUDI E RICERCHE

DESTINATA A CONTINUARE L'INSTABILITÀ DELLE TARIFFE DI NOLO

I bassi prezzi del carburante rendono difficili gli incrementi delle tariffe a pronti, dal momento che i vettori si trovano a lottare per porre rimedio allo squilibrio fra domanda ed offerta.

Il mercato globale delle tariffe a pronti ha offerto una lettura desolante ai vettori nel corso degli ultimi mesi, e, anche se nelle recenti settimane c'è stato un piccolo e molto ben accolto aumento delle tariffe di nolo almeno in alcuni traffici, ci sono tuttavia pochi segnali secondo cui l'instabilità nel mercato possa svanire in tempi brevi.

Dato che gli spazi slot nella maggior parte delle rotte ancora non presentano affatto sovrapprezzi, poiché i vettori continuano ad immettervi tonnellaggio ultra-grande più efficiente in un contesto di moderata crescita globale dei traffici, i loro tentativi di far fronte a questo squilibrio sono ancora ostacolati dal basso prezzo del carburante, che sta rendendo pressoché impossibile ai vettori giustificare incrementi tariffari.

Alla metà di giugno, lo Shanghai Containerised Freight Index, che presenta una media ponderata delle tariffe a pronti tutto compreso in 15 traffici in uscita da da Shanghai, è diminuito ad un livello più basso ancora, vale a dire 556,72 punti.

Malgrado un'ascesa sino a 666,02 punti nella seconda settimana di luglio, l'indice è ancora inferiore del 40% rispetto alla corrispondente settimana dell'anno scorso, quando si era attestato a 1.100,15.

Nel contempo, l'indice medio settimanale relativo all'anno finora di 728,75 è poco meno del 33% inferiore rispetto alla media di 1.084,76 punti fatti registrare nel medesimo periodo del 2014.

Dal momento che il mercato dei pronti ha riservato poche gioie ai vettori nei primi sei mesi del 2015, c'è da temere il peggio quando si tratterà di pubblicare i loro dati finanziari di metà anno.

Asia-Europa

Per i vettori operativi nei traffici Asia-Nord Europa il decadimento delle tariffe di nolo è continuato a giugno non essendo essi riusciti ad implementare ancora

un'altra tornata di incrementi tariffari generali all'inizio del mese, ed a metà del mese poi le tariffe erano scivolte in basso sino a 205 dollari per TEU nello SCFI.

Quel livello era così basso che, una volta eliminati i sovrapprezzi, compresi i fattori di aggiustamento del bunker, le linee di navigazione stavano in effetti pagando i propri clienti per movimentare i carichi per loro conto dal momento che le tariffe era scese sotto zero.

L'inizio di luglio, tuttavia, ha apportato nuovo ottimismo ai vettori dopo che le riduzioni di capacità ed i maggiori volumi all'avvio dell'alta stagione hanno costretto il mercato ad accettare finalmente i loro incrementi tariffari generali, contribuendo a spingere in alto le tariffe del 60% nell'arco di due settimane sino a 879 dollari per TEU.

Tuttavia, alla fine di luglio, le tariffe sono scivolte di nuovo a 699 dollari per TEU.

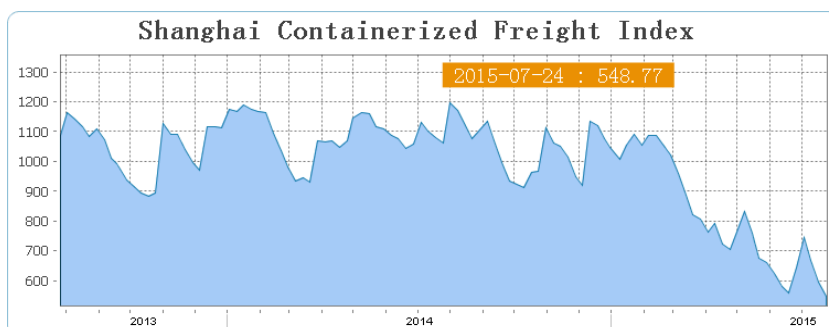
La storia è stata simile nei traffici Asia-Mediterraneo, dove, in seguito ad una riuscita tornata di incrementi tariffari generali all'inizio di luglio in cui le tariffe sono salite fino a 941 dollari per TEU, anche loro erano ricadute fino a 737 dollari per TEU alla metà del mese.

Poiché i vettori stanno lottando per difendere il livello delle tariffe in entrambi i traffici, ci si può aspettare un numero ancora maggiore di modifiche al servizio per fare in modo di sostenere la loro prossima tornata di incrementi tariffari generali.

Transpacifico

Dato che sempre più navi vengono immesse nei traffici transpacifici, non sorprende che le tariffe di nolo abbiano continuato a soffrirne dal momento che l'offerta continua a superare la domanda.

Di conseguenza, gli incrementi tariffari generali di 600 dollari per FEU raccomandati dal TSA (Accordo di Stabilizzazione del Transpacifico) per il 1° luglio sono stati solo in parte accettati dal mercato ed i piccoli guadagni ottenuti sono stati in effetti cancellati alla metà del mese.



Alla fine di luglio, le tariffe di nolo alla volta della costa occidentale USA dall'Asia si sono attestate a 1.280 dollari per FEU nello SCFI, in ribasso del

30% circa da un anno all'altro e del 34% rispetto ai 1.932 dollari per FEU registrati all'inizio di aprile, quando le tariffe si erano riprese dopo che le ben documentate interruzioni presso i porti della costa occidentale USA si erano finalmente concluse.

Nel contempo, le tariffe di nolo di 2.812 dollari per FEU registrate alla metà di luglio dall'Asia alla costa atlantica si confrontano sfavorevolmente con i picchi da record cui si è assistito a metà di febbraio, quando erano saliti a qualcosa come 5.049 dollari per FEU, e, cosa ancor più importante, in ribasso del 22% rispetto ai 3.598 dollari per TEU in questo periodo dello scorso anno.

Il sovrapprezzo per l'alta stagione dello TSA in vigore dal 1° luglio dovrebbe portare qualche sollievo ai vettori, ma, a meno che i vettori non siano in grado di affrontare la questione dell'eccesso di capacità, qualsiasi incremento delle tariffe avrà vita breve e allo stesso modo il successo dei futuri incrementi tariffari generali sarà ulteriormente messo in dubbio.

Transatlantico

Le tariffe di nolo relative ai servizi dall'Europa al Nord America dell'ultimo indice di *Container Trades Statistics* è salito a 89 punti ad aprile rispetto agli 86 fatti registrare a marzo, e hanno continuato a restare al di sopra dei livelli cui si è assistito nel 2014, quando anche nel corrispondente mese l'indice si era attestato a 86 punti.

Tuttavia, nella direzione opposta nei traffici Nord America-Europa la tendenza delle tariffe in calo è continuata ad aprile dato che sono diminuite a 83 punti dagli 85 del mese precedente, rappresentando il sesto mese consecutivo di declino per questo traffico.

(da: lloydsloadinglist.com, 29 luglio 2015)

PREVISIONI SUL TRASPORTO MERCI SMINUITE DAL RALLENTAMENTO CINESE

Il rallentamento dell'economia cinese ha costretto gli esperti a ridurre le proprie previsioni sulla crescita nel 2015 in relazione ai risultati produttivi nel paese ed è probabile che ciò comporti una significativa rilevanza per le cifre globali inerenti all'annata.

Nell'ambito della sua ultima ricerca, la Drewry con sede a Londra calcola una crescita dei risultati produttivi portuali nella Grande Cina di approssimativamente il 4,9%: un notevole ribasso, questo, rispetto al 5,8% evidenziato nelle precedenti stime.

Poiché la Grande Cina, che comprende Hong Kong, rappresenta il 30% circa delle movimentazioni containerizzate totali, questo spostamento nella direzione dell'economia cinese rappresenterebbe un deficit di circa 1,9 milioni di TEU.

La Drewry, peraltro, ammette che i rischi derivanti da un rallentamento dei consumi cinesi per il trasporto marittimo di container siano di gran lunga minori rispetto a quelli inerenti al settore delle rinfuse secche, in cui i tentativi dei responsabili politici di riequilibrare l'economia e di indurre la crescita in misura minore rispetto agli investimenti e maggiore rispetto ai servizi ed ai consumi sono stati avvertiti per lo più nei mercati delle materie prime.

“Molti nel settore delle rinfuse secche non hanno compreso il rallentamento degli investimenti cinesi in immobilizzazioni ed il calo della domanda di materie prime come i minerali ferrosi, il carbone ed il petrolio che sono sprofondata ad un punto basso come non si vedeva da molti anni”.

Anche così, la Drewry sostiene che i rischi nel settore containerizzato “non siano trascurabili e contribuiranno a rallentare la crescita del container in tutto il mondo”.

La Drewry menziona gli ultimi dati sugli scambi di merci pubblicati dalla World Trade Organization, un buon indicatore dei volumi di traffico in mancanza di statistiche portuali leggibili, disponibili e visibili in Cina, che mostra come le importazioni di merci siano diminuite di qualcosa come il 15,5% nei primi sei mesi del 2015 da un anno all'altro, mentre le esportazioni sono cresciute solamente dell'1%.

Né i dati che si ottengono guardando avanti sono incoraggianti.

L'analista si riferisce al Purchasing Managers Index ufficiale pubblicato dalla China Federation of Logistics & Purchasing e dall'Ufficio Nazionale di Statistica cinese, che a malapena si è mantenuto al di sopra della linea dei 50 punti che indica una crescita della produzione, mentre molti sottoindici si sono contratti al di sotto dell'indice stesso.

“Il Caixin/Markit PMI, che tende ad effettuare sondaggi sulle piccole-medie imprese in Cina, ha registrato un punteggio di 48,2 a luglio, in ribasso rispetto al 49,4 di giugno” afferma la Drewry.

Questo non è stato solo il declino più rapido degli ultimi 15 mesi, ma anche la più bassa lettura da aprile del 2014.

L’ultima ricerca della HSBC ha rivelato che il calo dell’attività produttiva a luglio è stato più grave di quanto originariamente previsto.

Il China Manufacturing PMI di luglio dell’analista è diminuito sino a 47,8 nella lettura finale, in ribasso rispetto alla lettura provvisoria di 48,2.



La HSBC sostiene che sia la domanda nazionale sia quella esterna sono state deboli il mese scorso e che gli indici dei prezzi si erano contratti ad un ritmo più veloce rispetto a quelli di giugno.

Anche “le nuove ordinazioni” sottoindice di luglio della HSBC sono cadute al loro livello più basso da marzo del 2014, mentre “il prodotto” è calato al suo livello più basso da novembre 2011.

“Anche il Purchasing Managers Index ufficiale è stato più debole di quanto ci si aspettasse per il mese di luglio, cosa che suggerisce come il settore manifatturiero possa nuovamente aver perduto il suo slancio” si legge nel rapporto.

“Ci aspettiamo che le politiche sia monetaria sia fiscale siano più di aiuto nei mesi a venire”.

Ciononostante, la fiacca domanda europea ed il rallentamento della crescita economica cinese non stanno smorzando le aspettative relative ai volumi dei principali spedizionieri in Asia, secondo fonti del settore che si aspettano che il trasporto merci dall’Asia all’Europa si riprenda nelle settimane a venire ed affermano che la crescita della classe media in Asia sta mantenendo alta la domanda di merci di origine europea.

Dal momento che il mercato azionario ha sofferto importanti perdite nelle ultime settimane, la maggior parte degli economisti ha ora declassato le previsioni di crescita del PIL per la Cina nel 2015 al di sotto del 7%.

Tuttavia, Paul Tsui, l'ultimo ex presidente della Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics e della Federation of Asia Pacific Aircargo Associations, afferma di confidare che la domanda si riprenda il mese prossimo.

"Ci aspettiamo che il trasporto merci dall'Asia all'Europa si incrementi" ha aggiunto.

"D'altro canto, anche la crescita della classe media in Asia tiene alta la domanda di merci dall'Europa all'Asia".

Anche David Goldberg, vice presidente anziano per il trasporto merci marittimo alla DHL Global Forwarding Asia Pacific, è ottimista per quanto riguarda le esportazioni in uscita dalla Cina.

"Giugno e luglio rappresentano la tipica stagione delle vacanze con tanta gente va in ferie con le proprie famiglie" ha detto.

"Ci aspetteremmo che le attività si incrementino quando la gente tornerà al lavoro.

I volumi diretti in Europa si sono ridotti a causa dello squilibrio fra domanda ed offerta di spazi ma per gli Stati Uniti e l'Asia i volumi sono ancora costanti.

Io ritengo che la domanda di esportazioni migliorerà fra la terza e la quarta settimana di agosto e che i volumi annuali siano più o meno gli stessi dell'anno scorso.

La Cina continua ad essere il fattore-chiave del mondo".

Secondo Goldberg, anche l'alta stagione di quest'anno potrebbe offrire un impulso sostenuto agli spedizionieri in quanto le imprese si stanno attrezzando per il periodo delle ferie del quarto trimestre.

"Anche se la tipica alta stagione ha subito un calo del corso di diversi anni recenti e l'accumulo delle scorte si allunga maggiormente rispetto al repentino picco cui eravamo soliti assistere 5-10 anni fa, noi ci aspettiamo ancora un aumento delle attività nel terzo e nel quarto trimestre" afferma.

Goldberg ha inoltre detto che non ci sono stati significativi cambiamenti nei modelli di spedizione per le esportazioni cinesi malgrado le prospettive economiche in ribasso.

"Abbiamo clienti che tendono al rialzo ed altri al ribasso in tutti i mercati" afferma.

“Abbiamo ancora spazio per la crescita in Asia, specialmente in Cina, ed abbiamo perseguito tale obiettivo portando a bordo nuove attività in tutti i mercati, in particolare quello interasiatico”.

Goldberg aggiunge che la razionalizzazione del servizio di linea e la costituzione di alleanze aveva ridotto le possibilità di scelta per i caricatori ma anche creato nuove opportunità per gli spedizionieri.

“Abbiamo visto che gli spedizionieri sono diventati un’opzione maggiormente preferita, anche per quei clienti che da sempre contrattano direttamente con il vettore” dichiara Goldberg.

(da: lloydsloadinglist.com, 4 agosto 2015)

TECNOLOGIA INFORMATICA

I NUOVI PORTALI ONLINE PER IL TRASPORTO MERCI RAPPRESENTANO UNA SFIDA AD ALTA TECNOLOGIA PER GLI SPEDIZIONIERI TRADIZIONALI

Gli sviluppatori di start-up nel mercato del trasporto merci basate su cloud, che offrono ai caricatori un accesso istantaneo a tariffe e vettori, negano di rappresentare una minaccia per gli spedizionieri tradizionali.

I recenti titoli sui giornali suggeriscono come i loro sviluppi potrebbero significare la fine del modello standard di attività spedizionieristica, dal momento che essi eliminano la necessità di intermediari fra caricatori e vettori di trasporto merci aereo e, specialmente, marittimo.

Nel suo rapporto *Global Freight Forwarding 2015*, l'analista del settore Transport Intelligence sostiene che tutta una proliferazione di start-up di commercio elettronico ha messo nel mirino il settore logistico.

“Le crescenti minacce concorrenziali derivanti dall'e-commerce potrebbero alla fine rendere obsoleto lo spedizioniere così come lo conosciamo.

Questo marketplace online assicura ai caricatori la capacità di confrontare tariffe, prenotare spedizioni di trasporto merci, seguire la progressione delle merci in tempo reale e di effettuare analisi dei dati” si legge nel rapporto.

La minaccia giunge sotto forma sia di potenziale risparmio sui costi che di livelli di servizio migliorati, suggerisce il rapporto, citando l'affermazione di Jan van der Bugt, fondatore di Cargobase, secondo cui qualcosa come il 50% di ciò che i caricatori spendono in intermediari si potrebbe risparmiare se essi disponessero di migliori informazioni.

Il rapporto cita altresì il recente progetto del “caricatore misterioso” elaborato dal marketplace online Freightos, che ha finto di essere un caricatore in cerca di preventivi presso una serie di spedizionieri per vari trasporti.

Esso ha scoperto che il tempo medio che il settore delle spedizioni si prende per fornire un preventivo è di 90 ore, con il più veloce di 30 ore ed il più lento di incredibili 840 ore.

Il progetto ha inoltre constatato una differenza di prezzo fra gli spedizionieri del 41% in relazione a preventivi per la stessa spedizione.

Quanto esaustiva ed indipendente fosse la ricerca di Freightos è una questione che rimane aperta, ma essa è servita a mettere in evidenza la debolezza strutturale degli spedizionieri tradizionali nella nuova era tecnologica.

“Che cosa succederebbe se un caricatore potesse limitarsi a premere un pulsante per provvedere a tutto ciò, eliminando così la figura del mediatore?” si è chiesta Transport Intelligence.



“Forse non del tutto, ma l’ultimo gruppo di start-up sembra pensare che sia possibile prendersene almeno una fetta”.

Tuttavia, Renee DiResta, vice presidente per lo sviluppo delle attività presso il marketplace online statunitense Haven, dichiara di ritenere che il

contributo degli spedizionieri sia come fornitori di servizio che come clienti sia decisivo.

“Non stiamo cercando di eliminare gli spedizionieri di merci dal mercato: essi si servono di noi così come i caricatori.

E quando abbiamo a che fare con clienti per contenitori a carico parziale, ad esempio, li indirizziamo ai nostri fornitori di spedizioni di merci” afferma.

Nel sistema Haven, i caricatori – e, per estensione, gli spedizionieri – caricano le richieste di spedizione ed i vettori e gli operatori di container senza navi presentano loro offerte sulla base del prezzo e dei tempi di viaggio.

“Noi siamo neutrali nel settore perché siamo supportati da capitali di rischio” aggiunge la DiResta.

Tuttavia, questo pone altri problemi.

Un altro marketplace online che basa i suoi dati su una solida collaborazione con gli spedizionieri ha detto a *The Loadstar* di avere posto fine alle proprie relazioni con i suoi originari finanziatori perché “essi semplicemente non capivano come funziona il mercato del trasporto merci: pensavano che stessimo cercando di realizzare una specie di Expedia del trasporto merci”.

Esso ha invece ottenuto finanziamenti da una impresa del settore che voleva ampliare le proprie capacità di e-commerce.

Conclude Transport Intelligence: "Per i caricatori che hanno solo bisogno di spedire dal punto A al punto B senza alcuna guida, forse questi marketplace possono essere una buona strada da seguire.

Tuttavia, i caricatori potrebbero anche trarre vantaggio da quegli spedizionieri che offrono servizi logistici aggiuntivi, come il magazzinaggio, le raccomandazioni sulla modalità e la progettazione di rete".

(da: theloadstar.co.uk, 28 luglio 2015)

REEFER**SECONDO LA MASSAR, INVESTIMENTI E FORMAZIONE SONO I FATTORI FONDAMENTALI PER LA TRANQUILITÀ DELLE FILIERE DEL FREDDO NEL GOLFO PERSICO**

Secondo lo specialista locale di mezzi per il trasporto di alimentari e bevande Massar Solutions, l'efficienza della logistica della filiera del freddo negli Emirati Arabi Uniti ha urgente necessità di miglioramenti al fine di contribuire ad affrontare lo spreco di cibo.

La Massar stima che circa 3,27 milioni di tonnellate di alimentari prodotti ed importati negli Emirati Arabi Uniti vengano gettati ogni anno, cosa che costa all'economia approssimativamente 3,5 miliardi di dollari.

"Queste cifre parlano da sole e sottolineano la necessità per il settore di mirare ad una responsabile riduzione dello spreco di cibo mediante i processi della filiera distributiva" afferma Brent Melvin, direttore generale della Massar per le soluzioni della filiera distributiva.

Aggiunge Melvin: "Sebbene qualche elemento di spreco non possa essere evitato, la riduzione della sua scala apporterebbe significativi vantaggi economici, sociali ed ambientali".

La Massar Solution è un relativamente nuovo arrivato nel settore del trasporto refrigerato.

Tuttavia, un anno dopo essersi diversificato nella logistica dei deperibili, essa si è già assicurata clienti di gran nome come la Federal Foods e la Brazil Foods.

Infatti, la società sembra crescere di pari passo con il settore alimentare degli Emirati Arabi Uniti, che, parallelamente ad una popolazione in aumento e con le infrastrutture in espansione, ha aiutato la Massar a diversificarsi al di là delle attività cicliche di gestione della flotta.

Da quando ha fatto ingresso nel mercato, la Massar ha individuato le difficoltà uniche che i caricatori degli Emirati Arabi Uniti devono affrontare per mantenere una certa temperatura in tutta la filiera del freddo, così come le potenziali soluzioni, come gli investimenti in competenze e tecnologie.

Spiega Melvin: “La difficoltà maggiore è quella di assicurare l’integrità dei prodotti che vengono trasportati e questo richiede prassi operative rigorose in tutto il processo della filiera distributiva.

Ciò dipende da un certo numero di fattori, quali le fluttuazioni della temperatura a causa del cattivo comportamento dell’autista, i lunghi tempi di attesa presso i locali della clientela e delle dogane, la scarsa manutenzione dell’equipaggiamento e le condizioni meteorologiche estreme che si riscontrano in Medio Oriente”.

Uno dei principali caricatori di prodotti alimentari degli Emirati Arabi Uniti ha dichiarato a *The Coolstar* che l’assicurazione di un costante monitoraggio della temperatura nel corso dell’intero viaggio è un importante fattore, specialmente quando si trasportano prodotti multipli con vari requisiti di refrigerazione e sensibilità alla temperatura.

“Alcuni dei piccoli furgoni refrigerati che contengono biscotti e cioccolata vengono spenti durante la notte e riaccesi al mattino per il giro di distribuzione” afferma Anil Nair, direttore per il Medio Oriente della qualità aziendale e della sicurezza commerciale alla Mondelēz International.

“Questo comporta fluttuazioni della temperatura e prodotti come il cioccolato ed il formaggio sviluppano il fenomeno dello sbiancamento oppure si frammentano.

Noi utilizziamo diverse condizioni di trasporto a seconda che si tratti di cioccolato (da +10 a +18 °C) o biscotti, al massimo +25 °C, e così via.



L’articolo più delicato nel nostro portafoglio è il formaggio Philadelphia, che dev’essere mantenuto ad una temperatura fra +4 e +8 °C”.

Dal punto di vista della Massar, l’investimento nella corretta tecnologia per far fronte alle difficili condizioni ambientali degli Emirati Arabi Uniti è fondamentale per contrastare le difficoltà comportate dal controllo della temperatura.

La società ha recentemente investito in 30 semirimorchi refrigerati di 15 metri della Krone equipaggiato con unità refrigeranti Thermo King SLX 400-50 in grado di mantenere i prodotti congelati, freddi e freschi a temperature oscillanti fra -20 °C e +18 °C.

Melvin aggiunge che l'aumento dell'uso della tecnologia telematica è stato decisivo al fine di assicurare la corretta qualità degli alimentari fino alla consegna finale.

La Massar si serve della telematica della Arvento Fleet, che monitora costantemente i dati in tempo reale mediante un portale web.

I dati raccolti comprendono le prestazioni del motore e dell'autista, la temperatura del semirimorchio e le condizioni del carico, l'apertura dei portelli, la pressione delle gomme, i tempi di viaggio e lo stato d'avanzamento sul percorso.

Gli utenti sono avvisati di qualsiasi irregolarità via sms, e-mail o finestra popup.

"Il 5% circa delle perdite del cibo possono essere ridotte mediante una logistica intelligente, che comprende controlli in tempo reale e addestramento appropriato degli autisti" aggiunge Melvin.

Oltre agli investimenti in monitoraggio, c'è un vuoto di competenze negli Emirati Arabi Uniti che necessita di soluzione, afferma Melvin.

L'anello mancante nel processo di consegne della filiera del freddo è un minimo di formazione obbligatoria per il personale – ad esempio, i venditori al dettaglio – che movimentano i carichi deperibili, lasciando agli spedizionieri come la Massar il compito di assicurare che non vi siano interruzioni nel processo.

Tuttavia, la Mondelēz International è un caricatore che intraprende un approccio proattivo per trasformare la cultura che caratterizza le filiere della distribuzione di deperibili e la qualità del prodotto.

Dichiara Nair: "Vogliamo far sì che il cliente ottenga che il prodotto giunga sugli scaffali del negozio nelle medesime condizioni in cui aveva lasciato la nostra fabbrica.

Noi continuiamo ad influenzare i nostri partner commerciali affinché pongano attenzione ai loro comportamenti e creino una cultura nell'ambito della propria organizzazione dove tutti mettano il consumatore al primo posto" ha detto.

(da: theloadstar.co.uk/the_coolstar, 24 luglio 2015)

LA CAPACITÀ DELLE PORTACONTAINER REEFER IN AUMENTO DEL 20% ENTRO IL 2018

La flotta specializzata reefer si sta riducendo e non mostra alcun segnale di inversione per il futuro.

Tuttavia, secondo l'ultima *Reefer Shipping Market Annual Review & Forecast* della Drewry, la flotta delle portacontainer reefer si è incrementata del 6% da un anno all'altro ed è destinata a crescere del 20% entro il 2018.

Di conseguenza, con una flotta specializzata a capacità ridotta, non esiste alternativa se non quella che i carichi vengano spediti per mezzo di portacontainer reefer: tendenza, questa, che sta accelerando data la continua crescita dei carichi.

I carichi refrigerati di origine marittima sono cresciuti del 4,9% nel 2014 e tutti quanti, sempre più, sono stati trasportati dalla modalità di trasporto della nave portacontainer reefer.

Malgrado il significativo incremento della capacità delle portacontainer reefer, si prevede che anche la crescita dei carichi sia sostenuta.

Ciò lascerà virtualmente immutato il livello di utilizzazione della flotta delle portacontainer reefer nei prossimi anni a 20,4-20,6 tonnellate di carico per migliaia di piedi cubici equivalenti di capacità containerizzata reefer.



Al fine di far sì che gli operatori di portacontainer restino competitivi nell'ambito di un settore in cui la navigazione lenta ed ultra-lenta è divenuta cosa normale (così come i lunghi tempi di viaggio e dei servizi

di trasbordo), molti vettori containerizzati si stanno concentrando su servizi reefer intensivi per competere con la modalità specializzata.

“La flotta reefer specializzata ha un'età media di 25 anni” afferma l'autore del rapporto Kevin Hardling.

“Data la bassa probabilità di nuove costruzioni, almeno nella gamma delle grandi dimensioni, il riciclaggio in corso è inevitabile, dal momento che si tratta di una flotta che sta diminuendo.

Tuttavia, il registro delle ordinazioni delle portacontainer è notevole e ci si aspetta che resti tale”.

Nonostante questi sviluppi, l’operatore reefer specializzato Seatrade sta investendo in un nuovo programma di costruzione di navi reefer completamente containerizzate, nel tentativo di differenziarsi dai vettori containerizzati di linea con tempi di viaggio minori, rotte dirette e servizi di spedizione di contenitori dedicati ai reefer.

Facendo ciò, ha cambiato il proprio marchio in operatore FDD (Fast, Direct and Dedicated), veloce, diretto e dedicato.

La compagnia di navigazione ha confermato ordinazioni per sei navi da 500 a 700 FEU di capacità reefer, con opzioni per ulteriori sei.

Resta da vedere se altri operatori specializzati reefer si comporteranno analogamente.

Malgrado i cambiamenti avvenuti nelle flotte per entrambe le modalità di trasporto, si prevede che i flussi dei carichi continuino ad incrementarsi e pertanto a resistere ad ogni difficoltà economica o climatica, almeno su base globale, per quanto ciò verrà messo alla prova nel 2015/16 con l’atteso El Niño.

“Si prevede che il livello di utilizzazione complessivo sia relativamente stabile, sebbene senza dubbio continuerà ad esserci una dura concorrenza fra le modalità a livello di direttrici di traffico” aggiunge Harding.

(da: drewry.co.uk, 7 agosto 2015)

IN CALENDARIO

- 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.