



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

C.I.S.Co.
Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4
16124 Genova GE (Italia)
Tel. 010 2518852
Fax 010 2518852
e-mail info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXIII
Numero del 15 settembre 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

GENOA SHIPPING WEEK: LO STAND DEL C.I.S.CO. IN PIAZZA Pag. 3

PORTI

I PORTI CONTAINERIZZATI NORDEUROPEI SONO "INTASATI E SOTTOUTILIZZATI"..... " 5

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE STANNO PASSANDO AD UNA STRATEGIA DI INCREMENTO DELLE TARIFFE A DUE FASI? " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

IL SERVIZIO ROTTERDAM-BAVIERA DIVENTA GIORNALIERO " 11

TRASPORTO STRADALE

GLI AUTOTRASPORTATORI TEMONO CHE LA CRISI DEI MIGRANTI POSSA RALLENTARE I TRAFFICI STRADALI INFRAEUROPEI " 13

TRASPORTO INTERMODALE

CALO DELL'1,3% PER LA HUPAC NELLA PRIMA METÀ DEL 2015 " 16

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE NUOVE MEGA-NAVI CONTRIBUISCONO A RIDURRE L'IMPRONTA DI CARBONIO DEL SETTORE MARITTIMO E NON SOLO A FARNE AUMENTARE L'EFFICIENZA " 18

INDUSTRIA

LA DOMANDA DI MODERNO TONNELLAGGIO DI SECONDA MANO RESTA STABILE, MALGRADO LA CARENZA DI CONTRATTI " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA SCEGLIE I BOX REEFER PIÙ RECENTI PER CONSERVARE I PRODOTTI DEPERIBILI	Pag. 22
---	---------

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI DI TERMINAL CONTAINER COSTRETTI AD INVESTIRE DI PIÙ PER SOSTENERE LA CAPACITÀ	" 24
--	------

REEFER

LA HAPAG-LLOYD INVESTE NEL MERCATO IN CRESCITA DEI REEFER CON LA MAGGIORE ORDINAZIONE DELLA SUA STORIA	" 26
---	------

IN CALENDARIO	" 28
----------------------------	------

15 settembre 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: LO STAND DEL C.I.S.CO. IN PIAZZA

Nell'ambito della *Genoa Shipping Week*, **C.I.S.Co.** vi invita in Piazza De Ferrari, Genova allo stand dedicato alle proprie attività e a tutti gli associati.

Di seguito si trasmette il calendario degli eventi:

✓ **Lunedì 14 Settembre 9.00-13.00**

C.I.S.Co. - *La standardizzazione dei traffici containerizzati*



✓ **CERIMONIA DI APERTURA DELLA GENOA SHIPPING WEEK ORE 13.00**

✓ **Lunedì 14 Settembre 14.00-18.00**

UNIGE - *La formazione nel Cluster Marittimo-Portuale Genovese*

✓ **Martedì 15 Settembre 9.00-18.00**

RINA INTERMODAL - *Certification & Consulting*

✓ **Mercoledì 16 Settembre 9.00-13.00**

GRENDI TRASPORTI MARITTIMI - *La logistica del trasporto e i traffici marittimi*

✓ **Mercoledì 16 Settembre 14.00-18.00**

C.I.S.Co. - *La standardizzazione dei traffici containerizzati*

✓ **Giovedì 17 Settembre 9.00-18.00**

BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS - *I container e il codice BIC*

✓ **Venerdì 18 Settembre 9.00-13.00**

EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI - *Il terminal container*

✓ **Venerdì 18 Settembre 14.00-18.00**

MONTI INDUSTRIES - *Il container e i servizi riparazione, deposito, noleggio*

Vi informiamo inoltre che **Ship2Shore** dedicherà in questa occasione uno speciale a Container in Città.

Si ringraziano tutti i partner che hanno reso possibile la nostra iniziativa:

CCIAA GENOVA, ASSOPORTI, AUTORIA' PORTUALE DI GENOVA, AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO, ASSAGENTI, ASSITERMINAL, BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS, RINA INTERMODAL, MONTI INDUSTRIES, GRUPPO SCERNI, GRENDI TRASPORTI MARITTIMI, EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI, PHOENIX INTERNATIONAL, BOX4IT, UNIGE, TERMINAL SAN GIORGIO, NAUS SRL, CHINA SHIPPING, CLICKUTILITY.

PORTI

I PORTI CONTAINERIZZATI NORDEUROPEI SONO "INTASATI E SOTTOUTILIZZATI"

Secondo un nuovo rapporto della Dynamar, i porti del Nord Europa sono affetti da sottoutilizzazione ed intasamenti allo stesso tempo, dal momento che le grandissime navi portacontainer e gli orari inaffidabili mettono a soqquadro le operazioni portuali.

Un'indagine condotta presso 17 porti, compresi 55 terminal container, ha riscontrato che i risultati produttivi sono aumentati del 5% nel 2014 per 53 milioni di TEU.

Alla fine del 2014, tuttavia, la capacità combinata di movimentazione dei contenitori si è attestata ad 86 milioni di TEU, risultando in un tasso di occupazione pari al 62%.

Anche se la sottoutilizzazione delle infrastrutture è in conflitto con le lamentele circa la congestione, la Dynamar sottolinea come la domanda relativa ai terminal non si sia presentata secondo modelli regolari.

"Anche le navi più grandi restano soggette agli elementi naturali, che talvolta hanno causato problemi all'integrità degli orari" afferma la Dynamar.

"All'inizio dell'anno, quasi un terzo di più di 9.000 arrivi nave non sono stati in orario.

Le navi in ritardo finiscono per raggrupparsi nel loro porto nordeuropeo successivo, cosa che andrà a incidere ulteriormente sui loro orari".

A detta della Dynamar, un certo quantitativo di capacità in eccesso può essere considerato un requisito per evitare gli intasamenti.

Si ammette comunemente che la congestione può manifestarsi quando l'utilizzazione raggiunge il 75%.

Il problema è acuito dall'incremento delle dimensioni delle portacontainer che scalano i porti nordeuropei.

Pochi porti sono stati costruiti avendo in mente le grandissime portacontainer.

Le prime navi da 18.000 TEU sono state consegnate solo due anni fa, ma il numero di navi di queste dimensioni oltrepasserà il centinaio entro la fine del decennio.

Inoltre, tutte queste navi saranno operative sulla direttrice di traffico Asia-Europa.

Ciò sta mettendo pressioni sugli operatori terminalistici affinché investano in



modo significativo nelle gru e negli equipaggiamenti necessari per movimentare le grandissime portacontainer.

“Il sentimento diffuso presso i vettori di grandi navi oggi è nel senso che i terminal dovrebbero lavorare 6.000 movimentazioni al giorno su una grandissima portacontainer” afferma la Dynamar.

“Il consenso universale fra gli stivatori è che una produttività di 3.500 movimentazioni rappresenta un livello massimo più realistico”.

La Dynamar sottolinea che le navi come la *Barzan* della UASC, con la sua configurazione a doppia isola, possono essere scaricate solo da due gru in più rispetto a quelle che si utilizzano per una nave da 8.000 TEU.

Le gru più grandi con sbraccio maggiore pesano di più e quindi hanno bisogno di banchine più resistenti per supportare quel peso.

Terminal

Nel 2014 solo tre dei 31 porti nordeuropei al servizio delle navi nei traffici Asia-Europa erano stati costruiti appositamente per movimentare grandissime portacontainer: l'Eurogate Container Terminal di Wilhelmshaven; gli Ormeggi 8/9 della Hutchison a Felixstowe; infine, l'Euromax dell'ECT presso il Maasvlakte I a Rotterdam.

Il London Gateway della DP World è stato sviluppato sin dall'inizio per le grandissime portacontainer, ma non ha ancora movimentato nessuna di tali unità.

Il Southampton Container Terminal è stato ampliato con un ormeggio su misura per le grandissime portacontainer.

Ad Amburgo, parte delle banchine del Container Terminal Hamburg dell' Eurogate e lo HHLA Container Terminal Burchardkai sono stati ammodernate, così come ha fatto l'APM Terminal di Göteborg.

Lo ECT ha riequipaggiato il proprio Delta Terminal presso il Maasvlakte I di Rotterdam al fine di accogliere le grandissime portacontainer.

Presso lo Stromkaje di Bremerhaven, che contiene tre terminal, 29 gru a cavaliere nave-terra sono state migliorate sino a raggiungere un sbraccio ampio 23 box.

Presso gli altri terminal, il desiderio di conseguire economie di scala dei vettori mediante l'effettuazione di operazioni con navi sempre più grandi significa che i terminal per navi a lungo raggio non hanno altra scelta se non quella di investire notevoli somme nelle loro infrastrutture.

Questi investimenti dovrebbero – ma non necessariamente – tradursi in prezzi di stivaggio più alti; a detta della Dynamar, invece, le linee di navigazione piuttosto trasferiscono i loro risparmi relativi alle economie di scala sui caricatori sotto forma di tariffe di nolo inferiori.

La capacità europea di tonnellaggio ultra-grande si accinge ad espandersi enormemente nel corso del 2015 con l'apertura di tre nuovi terminal su misura per queste navi.

Lo APM Terminal Maasvlakte II ha aperto ad aprile ed il Rotterdam World Gateway della DP World sarà formalmente inaugurato a metà settembre.

Anche il Liverpool 2 Container Terminal dovrebbe aprire per la fine dell'anno.

Complessivamente, i tre terminal da soli andranno ad incrementare la capacità containerizzata del Nord Europa di 6 milioni di TEU, ovvero del 7%.

Inoltre, le nuove infrastrutture sono tutte quante caratterizzate da un elevato grado di automazione, che è visto come l'unico modo per far fronte alla richiesta dei vettori di 6.000 movimentazioni al giorno.

“Con l'automazione delle gru controllate a distanza, la APM Terminals si aspetta di effettuare sino al 50% in più di movimentazioni all'ora, mentre la DP World/RWG prevede 40 movimentazioni all'ora” dichiara la Dynamar.

“In entrambi i casi, alla fine si tratta di qualcosa come 6.000 movimentazioni al giorno, lavorando le grandissime portacontainer con sei gru da banchina automatizzate”.

Tuttavia, la semplice movimentazione dei contenitori non rappresenta l'intero scenario.

I terminal devono anche espandere lo spazio del piazzale ed incrementarne l'equipaggiamento.

"Verrà richiesto sempre più di cominciare a consegnare i contenitori in entrata mentre la nave sta ancora scaricando" sostiene la Dynamar.

"Una rapida produttività delle gru sui moli pone una terribile pressione sulla capacità di deposito del terminal".

Allo scopo di evitare limiti di capacità, i porti e gli operatori terminalistici debbono cercare di anticipare la domanda.

Se tutti gli incarichi previsti per le espansioni ed i nuovi terminal venissero affidati come programmato, la capacità complessiva del 2014 di 86 milioni di TEU potrebbe aumentare del 5,2% sino a 143 milioni di TEU entro il 2024.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 settembre 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE STANNO PASSANDO AD UNA STRATEGIA DI INCREMENTO DELLE TARIFFE A DUE FASI?

Le linee di navigazione containerizzate attive nei traffici Asia-Europa stanno tentando di far passare un altro incremento tariffario generale alla fine di settembre dopo non essere riuscite ad ottenere più di un terzo degli incrementi tariffari generali introdotti all'inizio di settembre.

La CMA CGM ha dichiarato ieri che avrebbe avviato una "ristrutturazione aggiuntiva delle tariffe" di 500 dollari per TEU fra l'Asia, il Nord Europa ed il Mediterraneo con effetto dal 20 settembre e si è capito che la Cina Shipping avrebbe proposto per la stessa data un incremento tariffario generale supplementare di 525 dollari per TEU.

La APL ha reso noto ai clienti il 14 agosto scorso un ulteriore incremento tariffario generale di 500 dollari per TEU dal 20 settembre, come se non bastasse quello di 950 dollari proposto a partire dal 1° settembre.

Dopo l'implementazione di un incremento tariffario generale medio di 1.000 dollari per TEU all'inizio di settembre, le tariffe a pronti rilevate dallo SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) sono salite solamente di 172 dollari per TEU in relazione al Nord Europa e di 168 dollari per TEU riguardo ai porti del Mediterraneo.

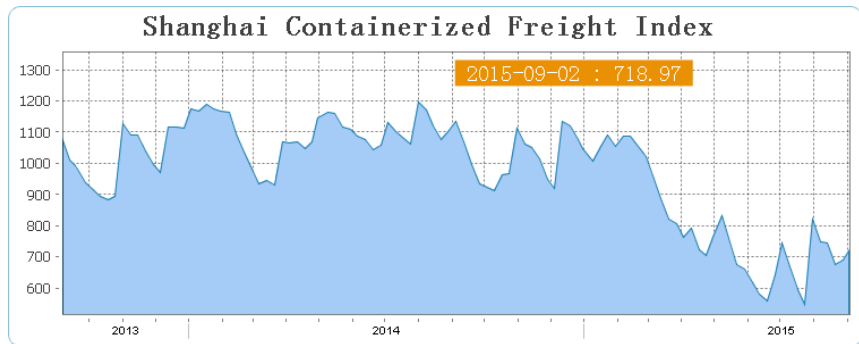
A causa delle prolungate celebrazioni per la Vittoria a Pechino il 3 e 4 settembre, la pubblicazione dello SCFI della prima settimana di settembre è stata posticipata: potrebbe quindi esserci spazio per una ulteriore svolta verso l'alto, sebbene la storia recente suggerisca come ciò sia improbabile.

Questo fa seguito al balzo precedente all'incremento tariffario generale di 122 e 248 dollari rispettivamente e porta la lettura dello SCFI a 763 dollari per il Nord Europa ed a 865 dollari per il Mediterraneo: alquanto al di sotto del livello di cui hanno bisogno i vettori se vogliono tenersi stretti i profitti ricavati dai primi sei mesi di traffici.

Le tariffe a pronti sono diventate più importanti per i vettori quest'anno perché essi sono stati obbligati ad attingere sempre più da questo mercato per riempire le loro navi visto l'indebolimento della domanda, dal momento che stavano raggiungendo il massimo della capacità mediante l'impiego di navi più grandi.

Sebbene i vettori rifiutino di divulgare la percentuale di carichi a pronti rispetto ai carichi con pagamento derivante da contratto, una fonte di una importante linea di navigazione ha dichiarato recentemente che in alcuni viaggi alla volta del Nord Europa quest'estate i carichi a pronti erano stati "oltre il 50%" rispetto al 25% circa di un anno fa.

Ed i caricatori che pagano carichi da contratto annuale a tariffe più alte hanno chiesto ai vettori di concedere riduzioni provvisorie dei prezzi che riflettano il mercato ed alcuni hanno persino stracciato degli accordi affidando le proprie attività ad un altro vettore con offerte meno care.



In passato, i vettori Asia-Europa erano protetti dalla peggiore instabilità delle tariffe a pronti da un ammortizzatore contrattuale, ma l'influenza degli indici delle tariffe di nolo è in crescita e non può più essere ignorata come "un azzardo" dalle linee di navigazione containerizzate.

L'impatto sui risultati finanziari derivante da un sostenuto periodo di tariffe a pronti sotto-economiche si può vedere nel rapporto sul secondo trimestre di Hapag-Lloyd che mostra un declino a di 220 dollari per TEU da un anno all'altro della propria tariffa media relativa all'Asia-Europa, che avrebbe potuto far finire in rosso il vettore tedesco se non fosse stato per il guadagno inatteso dovuto ad un calo del 50% dei prezzi del carburante.

Esso probabilmente ha spinto l'amministratore delegato della Hapag-Lloyd Rolf Jabben Hansen a dichiarare di essere intenzionato ad essere "più responsabile nel mercato a pronti" in futuro: per quanto, date le pressioni affinché vengano riempite a metà le navi, ciò potrebbe essere più facile a dirsi che a farsi.

Nel contempo, dopo il relativo insuccesso degli incrementi generali tariffari del 1° luglio, del 1° agosto ed ora probabilmente del 1° settembre, sembra che i vettori stiano provando un'altra tattica mediante la proposta di incrementi aggiuntivi minori da mettere in atto alla metà del mese.

(da: theloadstar.co.uk, 3 settembre 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL SERVIZIO ROTTERDAM-BAVIERA DIVENTA GIORNALIERO

La frequenza del servizio Rotterdam-Bayern Express sta per essere incrementata da quattro a cinque partenze alla settimana in entrambe le direzioni.

Da martedì 7 settembre, Rotterdam verrà collegata quotidianamente per ferrovia con la Germania meridionale.

L'incremento della frequenza rende la navetta ferroviaria effettuata congiuntamente dalla EGS (European Gateway Services), società partecipata dell'ECT, e la TXL (TX Logistik AG) "un'alternativa ancora più attraente alla tratta tradizionale da e per la Baviera attraverso i porti della Germania settentrionale.

Negli ultimi mesi, numerose società tedesche hanno comunicato di essere alla ricerca di un affidabile collegamento ferroviario giornaliero con Rotterdam" affermano la EGS e la TXL in una dichiarazione congiunta.

"Noi da sempre cerchiamo di sviluppare i nostri prodotti ferroviari" sostiene Klaus Niemöhlmann, responsabile della divisione marittima della TXL.

"Non solo abbiamo incrementato la nostra frequenza, ma abbiamo anche aggiunto capacità ai treni.

Ma c'è di più: adesso siamo in grado di movimentare i nostri treni a Rotterdam in modo ancora più veloce ed efficiente".

Mark von Andel, direttore della EGS, aggiunge: "Con questo servizio giornaliero, Rotterdam è ancora più accessibile per le imprese della Germania meridionale.

Siamo convinti che il Rotterdam-Bayern Express giornaliero dimostrerà di essere assai competitivo, offrendo ai nostri clienti un vero valore aggiunto".

Il Rotterdam-Bayern Express può accogliere carichi di origine sia interna che marittima.

A Rotterdam, il treno serve tutti i principali terminal container nel Maasvlakte e nell'area cittadina.

In Germania meridionale, il servizio fa scalo rispettivamente presso il Tricon Container Terminal di Norimberga ed il München Riem Terminal di Monaco.

La EGS e la TXL offrono inoltre servizi prima e dopo l'autotrasporto ed altri servizi in entrambe le località.

Essi dispongono di succursali proprie a Monaco al fine di assicurare uno stretto contatto con i clienti della regione.

I carichi che partono in treno da Rotterdam il giorno 1 arrivano sulla soglia dei clienti in Germania meridionale ed in Austria settentrionale il giorno 3.



In direzione nord, un tempo di viaggio simile vale per il collegamento con la nave marittima.

La tratta via Rotterdam offre importanti risparmi di tempo, aggiungono la EGS e la TXL.

“Molte linee di navigazione a lungo raggio si servono di Rotterdam quale proprio primo ed ultimo porto di scalo in Europa.

Da e per la Germania meridionale, ciò comporta tempi di viaggio davvero favorevoli. Mentre la nave salpa per i porti della Germania settentrionale dopo Rotterdam, il container è già in viaggio alla volta della Germania meridionale sul Rotterdam-Bayern Express. Ciò può ridurre facilmente di due giorni i tempi di viaggio.

Nell'altra direzione, i carichi in uscita dalla Germania meridionale possono realmente essere messi sul treno più tardi ed effettuare lo stesso il collegamento con la nave marittimo.

Un vantaggio aggiuntivo della tratta via Rotterdam consiste nella possibilità di rimandare il pagamento dell'IVA sui carichi in importazione fino al momento in cui il carico viene davvero consegnato al cliente.

Nella rotta via Germania settentrionale, l'IVA è già dovuta subito dopo l'arrivo in porto e non sarà rimborsata all'impresa in un momento successivo”.

(da: worldcargonews.com, 31 agosto 2015)

TRASPORTO STRADALE

GLI AUTOTRASPORTATORI TEMONO CHE LA CRISI DEI MIGRANTI POSSA RALLENTARE I TRAFFICI STRADALI INFRAEUROPEI

Gli autotrasportatori coinvolti nella crisi dei migranti in Europa affermano che le attività vengono interrotte in misura sempre maggiore dalle code e dai clandestini, ma che essi sono di gran lunga più preoccupati dall'inasprimento dei controlli alle frontiere da parte dei vari governi.

A loro dire, se lo spazio senza frontiere in Europa dovesse crollare od essere abolito, questo metterebbe in discussione non solo il modello di attività sensibile al fattore tempo proprio del settore dell'autotrasporto, ma anche le filiere distributive delle industrie di tutto il continente.

Di fronte all'afflusso dei migranti, i membri delle 28 nazioni dell'Unione Europea si sono accusati l'un l'altro di violare la legge con provvedimenti ad hoc e di non essere riusciti ad unire le forze per concordare una soluzione praticabile comune.

Il cancelliere tedesco Angela Merkel ha dichiarato il 31 agosto che se l'Europa non dovesse riuscire a concertare una distribuzione corretta dei rifugiati, la zona di Schengen senza passaporti che comprende 26 stati europei verrebbe messa in discussione.

Per la DSV, il terzo maggior operatore di trasporto merci stradale in Europa con oltre 17.000 camion sulle strade tutti i giorni, ciò comporterebbe un serio impatto che finirebbe per alimentare l'inflazione.

"Se cominciano a fermare tutti i camion, la cosa costerà cara a tutti ed il conto verrà passato ai clienti e, alla fine, le merci saranno più care" afferma Soren Schmidt, responsabile della DSV Road.

Jack Semple, direttore politiche dell'Associazione Trasporto Stradale del Regno Unito, ha detto che le sue oltre 6.000 imprese associate stanno già avvertendo l'impatto in un settore costruito sulla logistica in orario, che si tratti di parti per auto o di prodotti freschi.

Gli scioperi dei lavoratori dei traghetti a giugno hanno esacerbato la situazione avendo causato lunghe code in più.

“I nostri associati ci dicono di essere incorsi in notevoli e dimostrabili perdite ma che la stessa cosa hanno subito i loro clienti.

Abbiamo avuto un caso in cui un carico di piastre d'acciaio di alta qualità è stato annullato perché i migranti si erano introdotti nel semirimorchio e quindi esso aveva tardato, comportando un impatto su ogni genere di filiera distributiva” afferma Semple.

Una nuova era

La Gran Bretagna non partecipa all'accordo di Schengen ma le sue imprese, che in parte vanno e vengono dal continente, subirebbero delle conseguenze se esso dovesse crollare.

“Penso che se Schengen dovesse essere abolito, entreremmo del tutto in una nuova era” afferma Semple.

“Ci dovrebbe essere un ripensamento della filiera distributiva europea e del livello delle scorte e questo ovviamente comporterebbe un impatto sul flusso di cassa”.

Cyrille Gibot, portavoce della società olandese di logistica TNT Express, ha dichiarato che essi terrebbero d'occhio attentamente che cosa i ministri od i governi dovessero decidere.

“Per ora non vogliamo fare congetture su quali provvedimenti potrebbero prendere” ha detto.

L'inasprimento dei controlli da parte dell'Austria lungo la propria frontiera orientale alla fine di agosto, dopo che 71 migranti sono stati trovati morti dentro un camion, ha generato lunghe code e ha prospettato la possibilità che altri paesi possano seguirne l'esempio.



“Se la misura dovesse essere permanente, potrebbe propagarsi a macchia d'olio” ha affermato un importante diplomatico europeo.

“Schengen è soggetto ad un serio stress”.

Per Jan Buczek, responsabile dell'Associazione Autotrasportatori della Polonia, parlare di una fine di Schengen o di una sua graduale erosione porta indietro

ad amari ricordi del tempo precedente all'ingresso della Polonia nell'Unione Europea.

"C'erano passaporti, controlli ai documenti, controlli incrociati e tutto ciò aveva fatto aumentare i tempi di attesa nel migliore dei casi di ore e di giorni nell'ipotesi peggiore" afferma.

Buczek, che rappresenta 5.500 imprese, afferma che in Polonia esistono 27.000 imprese che effettuano trasporti stradali internazionali, impiegando 200.000 autisti.

"Il costo di un complesso autista-mezzo è di circa 200 euro al giorno, così è facile immaginare quanto gli attraversamenti transfrontalieri ci costassero di solito mensilmente od annualmente prima che ci unissimo all'Europa".

L'impatto di qualsiasi inasprimento dei controlli alle frontiere sarebbe di vasta portata, afferma Buczek.

"La sospensione del libero flusso delle persone nell'Unione Europea darebbe sicuramente impulso alle tendenze nazionalistiche, quelle mirate a chiudere i mercati nazionali, che limiterebbero l'autotrasporto internazionale ed avrebbero conseguenze negative sull'industria".

Schaak Poppe, portavoce del porto olandese di Rotterdam, il più grande d'Europa, dal quale molta della produzione industriale della Germania parte per la Cina, afferma che i container sarebbero quelli colpiti più duramente.

L'impatto sulle materie alla rinfusa sarebbe relativamente minore, dal momento che le spedizioni di minerali di ferro o di petrolio sono "relativamente semplici da gestire quando si arriva alla dogana" dichiara.

La situazione con i container sarebbe molto più seria, dato che le spedizioni avvengono in partite relativamente piccole di 35 via rotaia o idrovia.

"Specialmente per l'autotrasporto l'impatto sarebbe rilevante".

Il portavoce del gruppo svizzero di logistica Panalpina afferma che l'80% delle proprie attività terrestri in Europa si svolgono nella zona di Schengen.

La sua abolizione vorrebbe dire più code, più ritardi, aumento dei costi e probabilmente mancato rispetto delle scadenze.

"Se venissero introdotti controlli alle frontiere e a seconda di quanto approfonditi essi dovessero essere, ciò comporterebbe un impatto sulle nostre attività ed anche sul settore nel suo complesso" afferma Poppe.

(da: euractiv.com, 3 settembre 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

CALO DELL'1,3% PER LA HUPAC NELLA PRIMA METÀ DEL 2015

Le spedizioni complessive della Hupac sono diminuite dell'1,3% sino a 335.295 (grosso modo 670.000 TEU); l'operatore della UIRR ne attribuisce la colpa agli scioperi, ai lavori di costruzione, agli incidenti ed ai guasti tecnici, che tutti quanti hanno comportato conseguenze per la qualità della rete ferroviaria.

L'operatore svizzero di trasporto combinato ha effettuato complessivamente 335.295 consegne via strada in trasporti combinati non accompagnati.

Il negativo sviluppo è stato causato da un certo numero di scioperi in Germania, Francia, Belgio ed Italia e da interruzioni di traffico dovute a lavori di costruzione ed incidenti.

Nel segmento dei trasporti transalpini attraverso la Svizzera la Hupac ha subito una perdita di volumi pari al 2,7% (in ribasso per 192.205 spedizioni) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si è dovuto chiudere una linea in Austria, cosa che ha comportato un decremento del 20,1% nei trasporti per 20.602 spedizioni.

Ancora una volta la Hupac ha conseguito una crescita nei trasporti non transalpini (5,4% per 119.894 spedizioni), rafforzando così la propria posizione nei mercati emergenti dell'Europa orientale, sud-orientale e sud-occidentale.

Anche i trasporti in ambito europeo, quale il nuovo collegamento da Colonia a Malmö, hanno contribuito a questo risultato incoraggiante.

La Hupac si aspetta che la domanda di trasporto continui ad essere moderata nel resto di quest'anno.

Fra gli elementi di incertezza c'è il calo dei prezzi del carburante, che favorisce le spedizioni stradali.



Inoltre, i fornitori svizzeri di servizi di trasporto merci sono gravati dalla persistenza della valuta forte svizzera nei confronti dell'euro.

Un altro fattore di preoccupazione è l'insoddisfacente qualità operativa della rete ferroviaria che è scesa ad un nuovo minimo quest'anno in conseguenza di vari fattori.

"Se il sistema ferroviario non riuscirà a contrastare questa tendenza, saremo tagliati fuori dal mercato" afferma Bernard Kunz, amministratore delegato della Hupac.

Kunz aggiunge che la Hupac è riuscita a compensare i ritardi, almeno in parte, adottando provvedimenti organizzativi, ma che il desiderato tasso di puntualità del 95% richiede cambiamenti strutturali nelle ferrovie, come l'eguale trattamento del trasporto merci e del trasporto passeggeri e l'introduzione di un sistema di compensazione con sensibile impatto sulla guida.

"Le operazioni ferroviarie puntuali hanno conseguenze positive sulla produttività delle risorse che vengono utilizzate quali il personale, i motori, i carri e vagoni ferroviari ed i terminal" spiega Kunz.

"I treni in orario fanno la felicità dei clienti.

E loro risparmiano denari a vantaggio di tutto il sistema ferroviario".

(da: worldcargonews.com, 2 settembre 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE NUOVE MEGA-NAVI CONTRIBUISCONO A RIDURRE L'IMPRONTA DI CARBONIO DEL SETTORE MARITTIMO E NON SOLO A FARNE AUMENTARE L'EFFICIENZA

Secondo un nuovo rapporto della CCWG (Clean Cargo Working Group), le mega-navi con le loro progettazioni più efficienti quanto ai consumi di carburante stanno contribuendo a ridurre l'impronta di carbonio delle linee di navigazione, oltre ad ottenere tale risultato effettuando operazioni a bassa e stabile velocità.

La CCWG è un'organizzazione i cui membri sono caricatori e vettori, fra cui la maggior parte delle prime 20 linee di navigazione containerizzate, le quali rappresentano l'80% della capacità globale.

Fra i caricatori e gli spedizionieri vi sono BMW, Belk, Electrolux, Heineken, Hewlett-Packard, Ikea, Kohl's, Monsanto, Nike e Ralph Lauren.

Gli importatori e gli esportatori sono stati sottoposti a pressioni negli ultimi anni da parte dell'alta dirigenza allo scopo di ridurre le emissioni di anidride carbonica nelle loro filiere distributive.

Tali iniziative stanno diventando sempre più importanti per le linee di



navigazione, che stanno commercializzando le efficienze delle proprie mega-navi al fine di attirare un numero maggiore di attività dai dettaglianti e da altri grandi caricatori con l'impegno di ridurre le emissioni di CO₂.

Il rapporto mostra che nel 2014 le emissioni medie di CO₂ nei traffici mondiali di trasporto marittimo di contenitori sono diminuite dell'8,4% rispetto all'anno precedente e che i maggiori miglioramenti sono stati registrati nelle rotte in cui operano le portacontainer più grandi e più nuove.

Come riporta il *Journal of Commerce* di Newark, la Clean Cargo, pur partendo dal segmento marittimo della filiera distributiva, ha sviluppato altresì un

calcolatore di carbonio intermodale che misura le emissioni nei settori dei terminal marittimi, della ferrovia, dell'autotrasporto e dei depositi.

I caricatori mediante il gruppo di lavoro calcolano gli impatti ambientali del trasporto delle loro merci nell'ambito del commercio internazionale.

I proprietari dei carichi usano questa informazione per confrontare con un riferimento le prestazioni dei loro vettori marittimi rispetto agli altri presenti nei traffici containerizzati mondiali.

L'anno scorso, la media della flotta mondiale delle emissioni di CO₂ per TEU trasportato per km viaggiato è stata di 53,4 grammi.

Le minori emissioni medie di CO₂ si sono verificate nella direttrice di traffici Asia-Nord Europa, con 37,9 grammi, in cui viene impiegata la maggior parte delle mega-navi sino a 20.000 TEU.

Le emissioni più elevate sono state registrate nei traffici infra-europei con 84 grammi.

Anche le direttrici di traffico alla volta dell'Africa, dell'Oceania e dell'America Latina hanno presentato emissioni di carbonio relativamente alte.

Nei traffici con gli Stati Uniti, le minori emissioni medie di CO₂ sono state quelle della direttrice di traffico Asia-Costa Occidentale USA, con 50,9 grammi, laddove le dimensioni predominanti delle navi sono quelle da 8.000 a 14.000 TEU.

I traffici Asia-Costa Orientale USA hanno avuto emissioni medie di CO₂ pari a 56 grammi.

Nei traffici transatlantici dal Nord Europa per la costa orientale e quella del Golfo del Messico la media è stata di 70,3 grammi per CO₂ per TEU per km.

(da: chineseshipping.com.cn, 2 settembre 2015)

INDUSTRIA

LA DOMANDA DI MODERNO TONNELLAGGIO DI SECONDA MANO RESTA STABILE, MALGRADO LA CARENZA DI CONTRATTI

Gli armatori sembrano essere ancora davvero molto attivi nel mercato di seconda mano, malgrado il fatto che dall'inizio di agosto l'attività complessiva sembri essersi ridotta.

Nel suo ultimo rapporto settimanale, il broker marittimo Intermodal ha sottolineato come all'inizio del periodo estivo l'attività di compravendite sia stata stabile con numerosi acquirenti – provenienti per lo più dalla Grecia e dall'Estremo Oriente – impegnati ad ispezionare navi ed a contendersele, cosa che "alla fine ha sospinto verso l'alto i prezzi delle unità di pari passo con la crescita del mercato dei noli".

Secondo George Iliopoulos, broker delle attività di compravendita della



Intemodal, "molti armatori ritenevano – ed alcuni di loro ancora ritengono – che forse questo movimento verso l'alto delle tariffe rappresentasse l'inizio di giorni migliori per un mercato che era rimasto fermo per un prolungato periodo di tempo a livelli estremamente bassi.

Come hanno osservato gli armatori, essendo divenuti disponibili più carichi e poiché i noleggiatori pagano di più

per procurarsi il tonnellaggio per carichi secchi, le opinioni sono cambiate ed il morale è complessivamente migliorato, inducendo anche quegli armatori che da più di un anno si erano astenuti dalle attività di compravendita a mutare atteggiamento e ad iniziare ad esplorare le opportunità di acquisizione.

Pertanto, sino alla fine di luglio abbiamo assistito ad una notevole crescita di interesse per il tonnellaggio di seconda mano per carichi secchi e più specificamente per navi Panamax e Capesize" afferma Iliopoulos.

Sfortunatamente, come nota Intermodal, "questo interesse si è spento e per giunta le tariffe hanno iniziato a diminuire sulla scorta delle cattive notizie provenienti dal mercato azionario cinese e dalla economia di quel paese, che hanno comportato conseguenze più o meno per tutti i mercati mondiali, spingendo altresì verso il basso ulteriormente i prezzi delle merci.

Peraltro, la crisi della Cina ha riguardato la brama di acquisizioni degli armatori? Dopo avere studiato i recenti archivi dell'attività di compravendita, potremmo sostenere che l'interesse agli acquisti resta complessivamente stabile, cosa che si può anche dedurre dal numero di acquirenti che ispezionano navi moderne e navi vecchie disponibili in vendita".

Iliopoulos aggiunge che "essenzialmente, il tumulto economico della Cina ha per lo più comportato conseguenze per il livello che gli acquirenti vorrebbero offrire e non per l'interesse a comprare di per sé.

Infatti, osserviamo che, per un certo numero di proposte di vendita presenti, da cinque a dieci acquirenti hanno espresso il proprio interesse, segno che l'interesse resta stabile malgrado le correzioni negative dei noli e le preoccupazioni provenienti dal Medio Oriente.

Per esempio, la *Tennei Maru* (58k t.p.l., costruita nel 2009 in Cina) è stata ispezionata da dieci interessati, la *Ocean Chie* (52k t.p.l., costruita nel 2003 in Giappone) lo è stata da sette, mentre la *Rondeau* (76k t.p.l., costruita nel 2006 in Giappone) ha attirato l'interesse di cinque o sei possibili acquirenti.

Quindi, potremmo dire che anche se il mercato è stato sicuramente colpito dalla recente crisi cinese, molti armatori greci e di altri paesi hanno tenuto gli occhi ben aperti e sono pronti ad intraprendere le proprie iniziative al riguardo avvertendo come sia probabilmente il momento giusto per farlo.

Ciò di per sé riflette il fatto che molti armatori infatti percepiscono gli attuali prezzi dei beni come bassi ed allettanti ed inoltre che c'è ancora un po' di ottimismo attorno al futuro del mercato dei carichi secchi".

L'esperto della Intermodal prosegue concludendo che "sarà, come sempre, di grande interesse vedere come i mercati delle compravendite e dei noli si comporteranno nell'ultimo trimestre del 2015, dal momento che nel corso di tutto quest'anno i prezzi si sono spostati sempre più verso il basso rispetto al 2014 e hanno avuto luogo numerose transazioni, coinvolgendo sia soggetti tradizionali che ditte di medie dimensioni abbastanza giovani.

Infine, speriamo di assistere presto a qualche cambiamento positivo e ad una solida crescita nell'economia mondiale, cosa che aiuterà il nostro settore a fare progressi ed a trovare la propria strada per uscire dalla crisi che domina dal 2008".

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

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA SCEGLIE I BOX REEFER PIÙ RECENTI PER CONSERVARE I PRODOTTI DEPERIBILI

La linea di navigazione containerizzata Hamburg Süd, uno dei vettori più avanzati per i carichi sensibili alla temperatura, ha scelto 400 contenitori refrigerati equipaggiati con il sistema di controllo dell'atmosfera XtendFRESH® della Carrier Transicold allo scopo di assicurare agli esportatori di prodotti agricoli un modo migliore per conservare la qualità dei deperibili durante il viaggio.

Il sistema gestisce attivamente il livello dell'ossigeno e dell'anidride carbonica all'interno dei box reefer e rimuove l'etilene, rendendo così possibile una maturazione più lenta ed una migliore qualità del prodotto.

Prima della suddetta acquisizione, la Hamburg Süd aveva affidato alla Eufins un incarico relativo ad un collaudo indipendente del sistema XtendFRESH, utilizzando banane in collaudi statici e spedite dall'America Latina alla Scandinavia, che ha verificato la capacità del sistema di contribuire a conservare la qualità degli articoli deperibili.

Il prodotto è stata analizzato in relazione all'aspetto, alla freschezza, al contenuto d'acqua e ad altre caratteristiche.

I nuovi sistemi XtendFRESH sono stati immessi in servizio a supporto delle spedizioni degli esportatori di avocado dalla costa occidentale del Sudamerica alla volta dell'Asia, del Nordamerica e dell'Europa.

Martin Schoeler, dirigente per la logistica e la tecnologia della Hamburg Süd, ha osservato che il raccolto della frutta rappresenta un mercato significativo ma che i traffici di banane avrebbero anche tratto vantaggio dai viaggi caratterizzati da una migliore qualità; Michaela Steineker, dirigente reefer globale vendite e marketing della Hamburg Süd, ha aggiunto: "La rimozione dell'etilene è una caratteristica unica del sistema XtendFRESH che lo distingue dagli altri sistemi e che sicuramente è molto desiderata dai nostri clienti".

L'etilene è un ormone emesso dal prodotto in fase di maturazione che la accelera se lasciato fuori controllo.

Un assemblaggio autorigenerante brevettato trattiene l'etilene e controlla il livello di CO2.

Quando l'ossigeno viene consumato dal prodotto in maturazione, una ventilazione automatizzata di aria fresca a richiesta contribuisce a mantenere il livello ottimale del carico all'interno.

David Appel, presidente della Carrier Transicold & Refrigeration Systems commenta: "Siamo felici di fornire alla Hamburg Süd una tecnologia innovativa che consente loro di espandere le offerte del proprio servizio per i clienti.

Contribuendo ad evitare la maturazione prematura, il sistema XtendFRESH aiuta a conservare la qualità ottimale e la durata a scaffale del prodotto consegnato, riducendo nel contempo il potenziale di spreco del cibo derivante dallo scarto".



I 400 nuovi sistemi XtendFRESH sono stati installati in fabbrica sulle unità di refrigerazione PrimeLINE® equipaggiate con il pacchetto di tecnologia per il risparmio energetico EDGE (Enhanced Digital for Greater Efficiency) della Carrier Transicold e montati tutti quanti su contenitori da 40 piedi high-cube.

Lo EDGE comprende una serie di valorizzazioni progettuali che migliorano il record di successi in efficienza energetica dell'unità PrimeLINE e riducono notevolmente il consumo di energia relativo alla refrigerazione, aiutando così la Hamburg Süd a conseguire i propri obiettivi di sostenibilità.

(da: handyshippingguide.com, 9 settembre 2015)

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI DI TERMINAL CONTAINER COSTRETTI AD INVESTIRE DI PIÙ PER SOSTENERE LA CAPACITÀ

Secondo il *Global Container Terminal Operators Annual Report 2015*, gli operatori di terminal container portuali vengono indotti ad effettuare notevoli investimenti al fine di sostenere la capacità per accogliere le navi più grandi e la domanda globale in aumento.

Il rapporto, pubblicato dalla Drewry Maritime Research di Londra, prevede una crescita media della domanda portuale containerizzata mondiale del 4,5% all'anno da qui al 2019 e questo equivale ad altri 168 milioni di TEU in più di traffici portuali, il che porta il totale mondiale a 850 milioni di TEU, come riporta il *Marine Link* di New York.

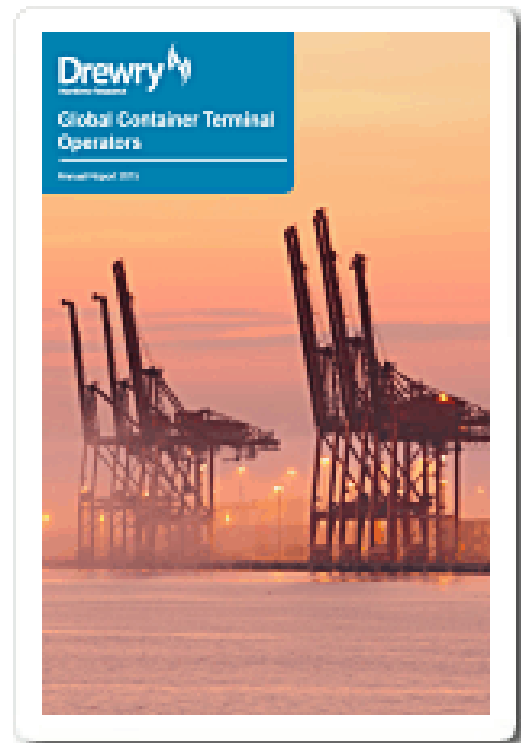
L'Asia rappresenta il 60% delle previsioni di crescita complessiva della domanda.

Allo stesso tempo, l'impiego delle mega-navi e la formazione delle nuove imponenti alleanze marittime vanno ad aggiungersi alle pressioni sulla capacità degli operatori terminalistici di tutto il mondo.

In risposta a tale situazione, un certo numero delle 23 società che secondo la Drewry sono operatori terminalistici globali/internazionali sta effettuando investimenti allo scopo di accrescere la capacità nel corso dei prossimi cinque anni.

La APM Terminals e la DP World sono le più attive in termini di numero dei nuovi progetti di prossima realizzazione ma in termini assoluti è la PSA International che sta aggiungendo la maggior parte della capacità, in particolare presso il porto della propria sede di Singapore.

Anche Hutchison, CMA CGM, TIL ed ICTSI dispongono di piani di un certo rilievo; l'espansione dell'ultima società citata rappresenta un incremento del 40% rispetto all'attuale capacità del suo portafoglio.



L'attenzione principale in ordine alle espansioni da parte degli operatori terminalistici globali/internazionali riguarda gli sviluppi di terreni edificabili in località situate nell'ambito di mercati emergenti, mentre l'attività di acquisizioni e cessioni si è ridotta dallo scorso anno.

Anche la Gulftainer ha piani ambiziosi e la Shanghai International Ports Group conserva il proprio desiderio di espansione internazionale.

Nel contempo, gli investitori finanziari continuano ad acquisire e vendere quote in società terminalistiche e portuali.

Possedere ed operare terminal container su base internazionale restano attività produttive di profitti ma che devono far fronte a notevoli difficoltà.

“I tipici margini operativi lordi per gli operatori terminalistici globali/internazionali restano compresi nella fascia dal 20 al 45 per cento ed i risultati finanziari del 2014 sono stati in gran parte in linea con gli anni precedenti, cosa che dimostra la compattezza e l'affidabilità della capacità di profitto degli operatori terminalistici” afferma l'analista della Drewry Neil Davidson.

“Tuttavia, conservare questi margini diventerà sempre più difficoltoso alla luce delle domande ingenerate dalle navi più grandi e delle alleanze” afferma.

(da: seanews.com.tr, 30 agosto 2015)

REEFER

LA HAPAG-LLOYD INVESTE NEL MERCATO IN CRESCITA DEI REEFER CON LA MAGGIORE ORDINAZIONE DELLA SUA STORIA

La Hapag-Lloyd sta investendo un importo di milioni a doppia cifra nella propria flotta di contenitori con una ordinazione per 6.000 (12.000 TEU) dell'ultima generazione di container refrigerati.

La compagnia di navigazione già oggi è uno dei maggiori vettori reefer al mondo.

Questa solida posizione consentirà alla Hapag-Lloyd di trarre vantaggio dai volumi di trasporto in aumento non solo nei traffici est-ovest, ma anche in quelli nord-sud e latino-americani.

“Gestiamo operazioni con una flotta reefer allo stato dell'arte che è la quarta in ordine di grandezza al mondo.



Con i nuovi reefer, stiamo espandendo ancor di più la nostra posizione preminente in questa attività specializzata con proprie domande specifiche e pertanto trarremo vantaggio dal mercato in crescita dei reefer” afferma Rolf Habbek Jansen, amministratore delegato della Hapag-Lloyd

AG.

“Con il miglioramento della nostra flotta refrigerata, siamo in una posizione ideale per i traffici latino-americani, che sono una parte importante delle attività reefer: giusto in tempo per l'apertura del Canale di Panama ampliato l'anno prossimo”.

Ad aprile, la Hapag-Lloyd ha ordinato cinque nuove navi da 10.500 TEU con un elevato numero di slot per reefer.

Ciascuna di queste navi può accoglierne sino a 2.100.

La compagnia di navigazione ha dichiarato che le nuove costruzioni dovrebbero essere utilizzate principalmente nei traffici da e per il Sudamerica, dal momento che la regione è uno dei più grandi mercati reefer del mondo.

I nuovi reefer dovranno essere gradualmente integrati nella flotta containerizzata, a partire dalle settimane seguenti.

Il responsabile operativo Anthony Firm aggiunge: "Con i nuovi reefer, potremo offrire ai nostri clienti l'accesso ad un equipaggiamento allo stato dell'arte e, unitamente alle nostre competenze tecniche ed operative, potremo far sì che i carichi del freddo maggiormente richiesti raggiungano in sicurezza le loro destinazioni.

I nostri clienti apprezzano la nostra affidabilità e l'efficienza delle nostre procedure".

La Hapag-Lloyd si serve dei reefer per trasportare carichi sensibili alle variazioni di temperatura quali la frutta, la verdura ed i prodotti farmaceutici, così come la carne ed il pesce.

Circa un migliaio dei container di nuova ordinazione saranno dotati di tecnologia per il controllo della temperatura, che prolunga la durata di certa frutta e verdura, mantenendo nel contempo la medesima qualità.

I contenitori allo stato dell'arte disporranno inoltre di unità frigorifere con il più elevato livello di efficienza.

La società ha aggiunto che grazie al controllo ottimizzato dell'alimentazione essi consumeranno una quantità di energia considerevolmente minore, senza alcuna modifica della precisione delle prestazioni e della temperatura.

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

IN CALENDARIO

- 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.