



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiario

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

**ANNO XXXIII**  
**Numero del 15 novembre 2015**

**PORTI**

I RISULTATI PRODUTTIVI DEI PORTI RUSSI IN AUMENTO DEL 3,2% PER 553,8 MILIONI  
DI TONNELLATE NEI PRIMI 10 MESI DEL 2015 ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

SI PARLA DI TRATTATIVE DELLA CMA CGM FINALIZZATE AD ACQUISIRE LA NOL..... “ 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

IL REGNO UNITO RAFFORZA I PROPRI TRAFFICI EUROPEI DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO  
CON L'AMPLIAMENTO DELLO RFC NORTH SEA – MED ..... “ 8

**TRASPORTO STRADALE**

IMPORTANTI INVESTIMENTI IN TELEMATICA PER I CAMION ..... “ 10

**TRASPORTO INTERMODALE**

RAILRUNNER EUROPE LANCIA LA CAMPAGNA “SOGNANDO IL GIGALINER?”:  
RIFLETTORI PUNTATI SULLE TECNOLOGIE FERROVIARIE INNOVATIVE AD ELEVATE PRESTAZIONI “ 13

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

I VETTORI DI FRONTE AD UN MARE DI VERDE ..... “ 15

**LEASING**

FUSIONE FRA TRITON E TAL CHE DIVENTANO IL MAGGIOR NOLEGGIATORE  
DI CONTENITORI INTERMODALI A LIVELLO MONDIALE ..... “ 18

**LEGISLAZIONE**

LA COMMISSIONE EUROPA DESTINA MILIARDI AD INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO  
SU LARGA SCALA ..... “ 20

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

PORTACONTAINER RICAVA 300 SLOT RIMUOVENDO LA SALA MACCHINE ..... Pag. 23

**STUDI E RICERCHE**

I COSTI OPERATIVI DELLE NAVI SONO DESTINATI AD AUMENTARE NEL 2015 E 2016 .... " 26

**IN CALENDARIO** ..... " 31

**15 novembre 2015**

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

## PORTI

### **I RISULTATI PRODUTTIVI DEI PORTI RUSSI IN AUMENTO DEL 3,2% PER 553,8 MILIONI DI TONNELLATE NEI PRIMI 10 MESI DEL 2015**

Secondo il centro stampa dell'Associazione dei Porti Marittimi Commerciali, nel periodo da gennaio ad ottobre 2015 i porti marittimi russi hanno movimentato 553,8 milioni di tonnellate di carichi (+3,2% da un anno all'altro).

Il trasbordo dei carichi di rinfuse secche ha totalizzato 250,3 milioni di tonnellate (+1,5%) comprendenti 101,3 milioni di tonnellate di carbone (+4,2%), 24,9 milioni di tonnellate di cereali (+2,4%) 22,1 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (+14,3%), 13,6 milioni di tonnellate di carichi trasportati da traghetti (in aumento di 1,6 volte), 13,2 milioni di tonnellate di fertilizzanti minerali (+6,8%), 5,6 milioni di tonnellate di minerali grezzi (+4,6%), 4,4 milioni di tonnellate di legname (+10,6%) e 3,0 milioni di tonnellate di metalli non ferrosi (+14,2%).

Il trasbordo di carichi containerizzati è diminuito sino a 33,3 milioni di tonnellate (-15,2%), gli scarti di metallo sono diminuiti sino a 3,6 milioni di tonnellate (-8,1%) ed i carichi refrigerati sono calati sino a 2,6 milioni di tonnellate (-15,2%).

Il trasporto di carichi di rinfuse liquide ha totalizzato 303,5 milioni di tonnellate (+4,7%), comprendenti 167,7 milioni di tonnellate di petrolio greggio (+5,9%), 122,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,5%) e 10,5 milioni di tonnellate di gas liquidi (+4,1%).

Il trasbordo dei carichi in esportazione ha totalizzato 443,8 milioni di tonnellate (+5,7%), quello dei carichi in importazione è sceso fino a 27,7 milioni di tonnellate (-24,3%), quello dei carichi in transito è diminuito fino a 39,6 milioni di tonnellate (-0,5%) e quelli dei carichi relativi ai traffici costieri fino a 42,7 milioni di tonnellate (+6,2%).

Gli operatori dei terminal del Bacino Artico hanno movimentato 29,5 milioni di tonnellate (-1,5% da un anno all'altro) comprendenti 20,5 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (-5,6%) e 9,0 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+9,1%).

Il porto di Murmansk ha movimentato 18,1 milioni di tonnellate (-3,8%), Arkhangelsk è diminuito sino a 3,3 milioni di tonnellate (-2,8%) e quello di Varandei sino a 5,5 milioni di tonnellate (+11,4%).

I porti del Bacino Baltico hanno movimentato 191,9 milioni di tonnellate (+1,9%) comprendenti 73,0 milioni di tonnellate di carichi per rinfuse secche (-2,4%) e 118,9 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+4,8%).

Il porto di Ust-Luga ha movimentato 73,1 milioni di tonnellate (+16,5%),



Primorsk 48,8 milioni di tonnellate (+6,1%), il Big Port di San Pietroburgo è sceso fino a 43,2 milioni di tonnellate (-16,2%), Vysotsk sino a 14,7 milioni di tonnellate (-1,3%) e Kaliningrad fino a 10,7 milioni di tonnellate (-7,6%).

I risultati produttivi dei porti del Mar d'Azov – Mar Nero sono saliti sino a 185,2 milioni di tonnellate (+5,1%), comprendenti 73,0 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (+10,3%) e 112,2 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+2,0%).

Il porto di Novorossiysk ha movimentato 105,3 milioni di tonnellate (+3,5%), Tuaspe 21,2 milioni di tonnellate (+15,2%), Taman 9.7 milioni di tonnellate (+13.9%), Rostov 9.3 milioni di tonnellate (+6.4%), Taganrog 2.4 milioni di tonnellate (+3.2%), Temryuk 2.1 milioni di tonnellate (+27.4%), Kavkaz 18.6 milioni di tonnellate (-17.0%) e Yeisk 3.1 milioni di tonnellate (-4.3%).

Gli scali marittimi della Crimea hanno movimentato 7,6 milioni di tonnellate fra cui 6,2 milioni di tonnellate movimentati a Kerch.

I porti del Bacino del Caspio hanno movimentato 5,6 milioni di tonnellate di carichi (-14,9%) comprendenti 2,6 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (-9,9%) e 3,0 milioni di tonnellate di carichi relativi alle rinfuse liquide (-18,6%).

Il porto di Makhachkala ha movimentato 3,3 milioni di tonnellate (-22,1%).

I risultati produttivi del porto di Olya sono diminuiti del 14,5% e quelli di Astrakhan dell'1,1% per 2,2 milioni di tonnellate.

Il porti del Bacino dell'Estremo Oriente hanno movimentato 141,6 milioni di tonnellate (+4,4%) comprendenti 81,2 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (+0,1%) e 60,4 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+10,8%).

Port Vostochny ha movimentato 54.1 milioni di tonnellate (+11.5%), Vanino 22.1 milioni di tonnellate (+4.2%), Nakhodka 17.7 milioni di tonnellate (+0.7%), De-Castri 8.6 milioni di tonnellate (+31.8%), Prigorodnoye 13.2 milioni di tonnellate (-0.7%), Vladivostok 10.6 milioni di tonnellate (-18.2%) e Posiet 5.3 milioni di tonnellate (-6.6%).

La ASOP (Associazione dei Porti Marittimi Commerciali) è stata costituita nel 1987 e raggruppa 50 enti ed imprese del trasporto marittimo della Russia.

La ASOP comprende scali marittimi commerciali, spedizionieri ed agenzie marittime, istituti di ricerca scientifica ed istituzioni di formazione nel settore marittimo.

I risultati operativi del settore portuale russo di basano su rapporti statistici e riguardano tutte le imprese di stivaggio operative nell'ambito della Federazione Russa.

*(da: hellenicshippingnews.com, 12 novembre 2015)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **SI PARLA DI TRATTATIVE DELLA CMA CGM FINALIZZATE AD ACQUISIRE LA NOL**

Secondo quanto affermato da persone con cognizione di causa, la francese CMA CGM SA è in trattative per acquisire la compagnia di navigazione containerizzata di Singapore Neptune Orient Lines, poiché l'azionista di maggioranza Temasek Holding è in cerca di un compratore.

A detta di due delle fonti, che hanno chiesto di non essere identificate in quanto si tratta di informazioni private, la CMA CGM ha fatto un'offerta preliminare per la Neptune Orient, che ha un valore di mercato di 2,7 miliardi di dollari.

La compagnia di navigazione con sede a Marsiglia sta ora effettuando una verifica dello stato dell'arte, sebbene, secondo una delle due fonti, non le sia stata garantita l'esclusiva.

Si dice che anche la A.P. Møller-Maersk A/S sia in trattative in ordine all'acquisizione della Neptune Orient, per quanto i negoziati in questo caso siano meno avanzati.

Le fonti riferiscono che è improbabile che venga raggiunto presto un accordo, dal momento che il momentaccio del settore marittimo attenua il desiderio di proposte decise.

La Temasek, società statale d'investimento di Singapore che detiene il 67% della Neptune Orient, non vorrebbe vendere la propria quota ad un prezzo basso.

La compagnia di navigazione che ha contribuito a consolidare lo status di Singapore quale hub di traffici a livello globale sta attirando l'interesse alla sua acquisizione dopo avere semplificato la propria struttura all'inizio di quest'anno mediante la vendita della propria unità logistica da 1,2 miliardi di dollari USA.

La Neptune Orient, costituita nel 1968 e che ora rappresenta la più grande linea di navigazione containerizzata del sud-est asiatico, ha fatto registrare 1,2 miliardi di dollari USA di perdite nel corso degli ultimi quattro anni finanziari dal momento che i commerci mondiali fiacchi e l'eccesso di capacità hanno eroso le tariffe di trasporto marittimo.

L'acquisizione della Neptune Orient contribuirebbe a consolidare la terza posizione in classifica della CMA CGM per quanto riguarda il trasporto marittimo di contenitori, in gara con i leader del mercato Mediterranean Shipping Co. e Maersk.

L'unità containerizzata della Neptune Orient, la APL, dispone di una quota di mercato del 2,7%, mentre la CMC CGM controlla l'8,9% del mercato, secondo i dati della consulente del settore Alphaliner.

La CMA CGM, costituita nel 1978, secondo il suo sito web ha una flotta di 467 navi che trasportano 12,1 milioni di TEU di merci ogni anno.



I rappresentanti della CMA CGM, della Neptune Orient e della Temasek non hanno voluto rilasciare commenti.

“Abbiamo sempre detto che daremo un'occhiata a qualsiasi cosa venga messa in vendita nell'ambito del mercato ma che la nostra strategia di base è quella di crescere organicamente” ha dichiarato il 6 novembre scorso in occasione di un'intervista telefonica Nils Smedegaard Andersen, amministratore delegato della Maersk, rifiutandosi di commentare nello specifico se la Maersk punti alla Neptune Orient.

“In generale, noi accogliamo favorevolmente ogni consolidamento: cosa che farebbe solo bene al settore del trasporto containerizzato di linea”.

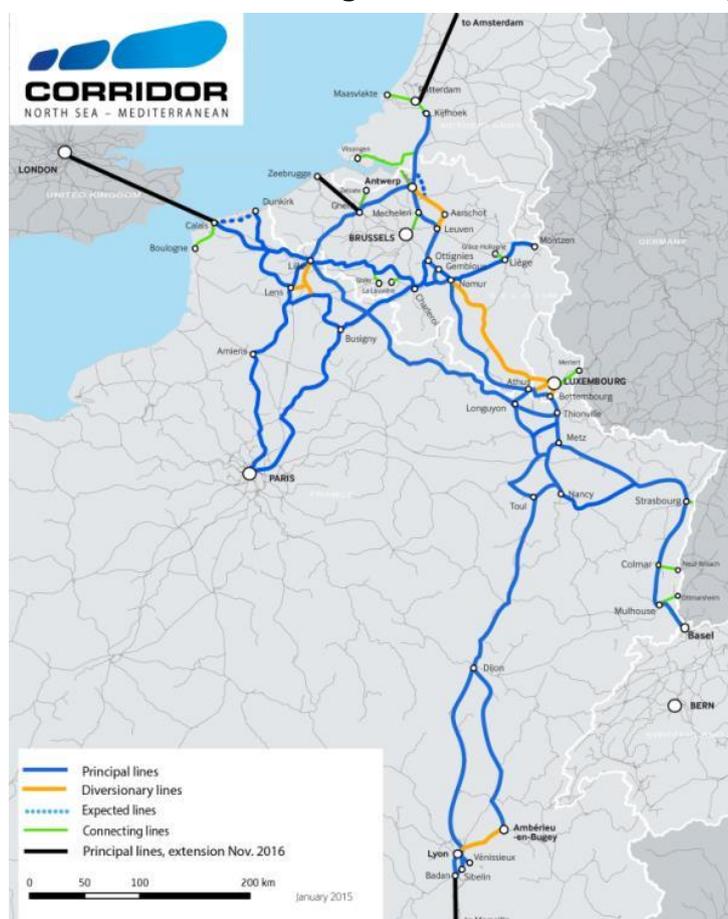
*(da: theloadstar.co.uk, 6 novembre 2015)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### IL REGNO UNITO RAFFORZA I PROPRI TRAFFICI EUROPEI DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CON L'AMPLIAMENTO DELLO RFC NORTH SEA – MED

I collegamenti dei traffici fra il Regno Unito ed il continente europeo saranno rafforzati con l'ampliamento di un essenziale corridoio di trasporto merci.

Noto come Rail Freight Corridor North Sea, il trafficato corridoio di trasporto merci sarà esteso sino a Londra da novembre 2016, poiché la Network Rail ha aderito al consiglio direttivo dello RFC North Sea - Med.



Attualmente, il settore del trasporto merci ferroviario dà impulso all'economia del paese per oltre 1,6 miliardi di sterline e si prevede che aumenti sino a 2 miliardi di sterline entro il 2023.

Questa notizia renderà più facile effettuare un numero maggiore di treni fra il Regno Unito ed il continente europeo.

I clienti di trasporto merci della Network Rail ed altri operatori di trasporto merci europei saranno messi in grado di comprendere ed assicurare in modo migliore la capacità disponibile per una

crescita del servizio di trasporto merci da e per il Regno Unito, collegandosi con la Francia, il Lussemburgo, il Belgio, l'Olanda e la Svizzera attraverso il Tunnel della Manica.

L'ampliamento rende più agevole e semplice la pianificazione dei servizi di trasporto merci mediante uno "sportello unico" per gli operatori di trasporto merci che desiderano prenotare le tracce di trasporto pre-programmate che collegano Londra con il continente.

Gli operatori saranno inoltre meglio informati in ordine ai lavori relativi alle infrastrutture, alla manutenzione ed alle riparazioni in tutto il continente dal momento che le informazioni saranno condivise più facilmente lungo il corridoio.

L'annuncio rappresenta una buona notizia per l'ambiente poiché esso ridurrà l'onere posto dalle movimentazioni di merci trasportate sulle strade del paese.

Ogni treno merci trasporta un carico equivalente a quello di 60 camion ed un gallone di carburante movimenterà una tonnellata di merce per 246 miglia via rotaia ma solamente per 88 miglia via strada.

Queste efficienze rendono il trasporto ferroviario più pulito e più efficiente di quello stradale.

In vista dell'ampliamento, la Network Rail si è ora aggregata quale nuovo membro del consiglio direttivo dello RFC North Sea – Mediterranean.

Una cerimonia per la sottoscrizione si è svolta il 20 ottobre scorso in Lussemburgo al fine di adottare le nuove disposizioni del consiglio.

Paul McMahon, direttore trasporto merci della Network Rail, afferma: "Si tratta di una buona notizia per il settore del trasporto merci britannico e per la nostra economia.

Abbiamo preparato l'adesione negli ultimi anni ed ora guardo avanti al lavoro che potremo effettuare con i nostri partner nel corridoio e con gli operatori di trasporto merci per supportare la crescita del trasporto merci ferroviario fra l'Europa continentale e la Gran Bretagna.

La nostra rete è estremamente trafficata e adesso possiamo trasportare il 30% in più di merce rispetto a quanto facevamo nel 2012.

Noi vorremmo far crescere quelle cifre, rafforzando la nostra economia.

Lo RFC North Sea – Med è considerato una delle principali tratte per il trasporto merci in Europa ed è decisivo per quella programmazione".

*(da: [transportjournal.com/networkrail.co.uk](http://transportjournal.com/networkrail.co.uk), 2 novembre 2015)*

## TRASPORTO STRADALE

### IMPORTANTI INVESTIMENTI IN TELEMATICA PER I CAMION

La P&O Ferrymasters, uno dei principali fornitori europei di trasporto personalizzato e servizi logistici, ha installato su gran parte del proprio parco semirimorchi il sistema telematico TrailerConnect della Schmitz Cargobull Telematics.

Oltre ai 400 nuovi veicoli provenienti da Altenberge, 300 dei veicoli attualmente presenti nel parco semirimorchi composto da oltre 1.500 unità saranno dotati del sistema di telematica per semirimorchio.

La P&O Ferrymasters, specializzata nella realizzazione e fornitura di soluzioni innovative e flessibili per la filiera distributiva, pone particolare attenzione sul valore aggiunto al cliente finale.

La P&O Ferrymasters effettua operazioni con i suoi semirimorchi in vari segmenti di trasporto, quali l'acciaio, le automobili, i prodotti chimici, le merci di consumo, la carta, il riciclaggio eccetera.

Oltre all'uso delle modalità stradali ed intermodali, la società di logistica crede nel trasporto dei semirimorchi per nave.

I semirimorchi della P&O Ferrymasters vengono fatti viaggiare per lo più per mezzo di appaltatori.

È per questa ragione che la società di logistica, che è attiva in tutta Europa, è particolarmente interessata ad accrescere la trasparenza relativa ai propri veicoli ed ai loro carichi indipendentemente dall'unità di trazione.

"Soprattutto, riteniamo che in tal modo potremo conseguire un miglioramento ancora maggiore dell'efficienza nella programmazione e nell'utilizzazione della capacità del nostro parco automezzi" afferma Bas Belder, amministratore delegato della P&O Ferrymasters nel corso della sua visita alla Schmitz Cargobull di Altenberge.

Da qualche anno la P&O Ferrymasters fa affidamento sulle sue moderne strutture informatiche e snelle procedure.

Nel corso degli ultimi sette anni ciò ha comportato un notevole incremento del fatturato per dipendente.

Adesso è stato programmato un ulteriore qualificazione delle figure-chiave con l'ausilio del TrailerConnect.

Il sistema telematico per i semirimorchi si appresta a rappresentare il prossimo passo verso il miglioramento dell'efficienza.

La ditta esperta in logistica, la P&O Ferrymasters, opera già con successo con i propri uffici in dodici diversi paesi europei.

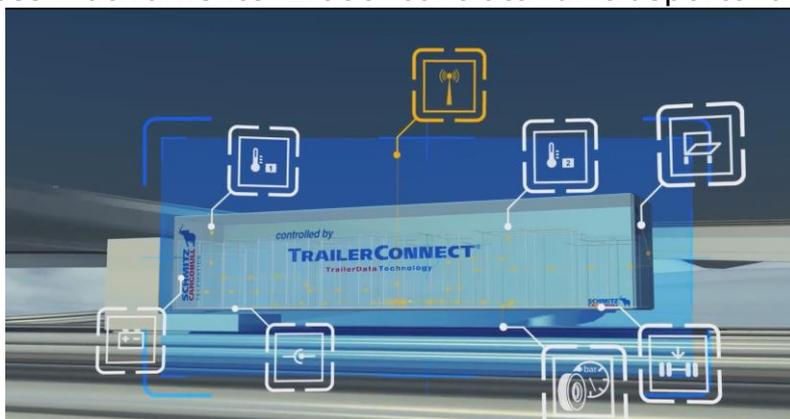
La società è gestita dalla sua sede centrale di Ipswich, nel Regno Unito.

Le decisioni vengono prese lì a livello centrale e poi messe in atto a livello decentrato.

Anche questo fa parte della ricetta per il successo della P&O Ferrymasters.

La società si occupa di approssimativamente 2.000 contratti di trasporto al giorno che richiedono una gestione eccellente.

Pertanto, la fornitura di dati telematici in tempo reale mediante il TrailerConnect è di grande importanza.



“Per noi, informazione veloce, elevata trasparenza e preventiva integrazione della clientela sono le funzioni più importanti che possiamo ricavare dal sistema telematico per i semirimorchi” spiega Bas Belder.

Oltre 3.000 clienti appartenenti al portafoglio clienti della P&O Ferrymasters traggono vantaggio da queste caratteristiche.

“La nostra preoccupazione principale è quella di supportare i nostri clienti nel loro lavoro giornaliero e di consolidare la fedeltà dei clienti per un certo numero di anni” continua Belder.

“Confidiamo sempre più sui semirimorchi standardizzati che possono essere utilizzati per l'80% circa dei contratti di trasporto.

Questo genera un'ottimizzazione dei costi a lungo termine ed induce una crescita concorrenziale della società” aggiunge Belder.

Per questi difficili e variegati compiti, la P&O Ferrymasters acquisisce unità centinate robuste e flessibili del programma S.CS della Schmitz Cargobull.

Tutte le unità sono state dotate di uno speciale equipaggiamento per traghetti e di varie componenti per il fissaggio del carico.

La P&O Ferrymasters confida nella comprovata tecnologia della Schmitz Cargobull in questo settore.

L'elevata qualità dell'hardware telematico ed un misurabile alto livello di disponibilità dell'intero sistema di oltre il 99% ha convinto i dirigenti della P&O Ferrymasters.

È particolarmente importante notare che la trasparenza relativa ai semirimorchi quando viaggiano autonomamente, ad esempio in treno o sui traghetti, sarà una componente fissa nella futura programmazione.

La P&O Ferrymasters sta integrando i dati telematici nel suo "Sistema di Gestione del Trasporto" al fine di realizzare un collegamento di vasta portata alle attuali procedure.

Ciò consentirà alla P&O Ferrymasters di generare rapidamente effetti che dimostrino i vantaggi del TrailerConnect per i clienti.

"Per noi è importante rendere più agevole il lavoro dei nostri clienti con le migliori soluzioni telematiche e le correlate forniture di servizio" dichiara Karl Heinz Neu, amministratore delegato della Schmitz Cargobull Telematics.

Unitamente a Leoni Nathaus, supporto vendite della Schmitz Cargobull Telematics, Josef Warmeling, responsabile della gestione contabilità internazionale ed a Gregor Rein, dirigente contabilità della Schmitz Cargobull, il primo veicolo inerente all'ordinazione è stato adesso rilasciato alla P&O Ferrymasters.

I veicoli appartenenti all'attuale ordinazione vengono prodotti negli impianti per veicoli a pianale situati ad Altenberge; le unità telematiche saranno sicuramente ivi adattate secondo standard personalizzati di alta qualità.

La P&O Ferrymasters può, pertanto, fare uso dei sistemi telematici non appena sarà pronto il veicolo.

Questo consente alla Schmitz Cargobull di offrire un innovativo pacchetto complessivo con veicoli personalizzati ed esaustivi servizi di semirimorchio, che assicura al cliente P&O Ferrymasters sia affidabilità che informazioni attraverso l'intera vita utile del semirimorchio, consentendole di diventare il partner della P&O Ferrymasters per l'efficienza .

*(da: transportjournal.com, 10 novembre 2015)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### **RAILRUNNER EUROPE LANCIA LA CAMPAGNA "SOGNANDO IL GIGALINER?": RIFLETTORI PUNTATI SULLE TECNOLOGIE FERROVIARIE INNOVATIVE AD ELEVATE PRESTAZIONI**

L'uso degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci attualmente domina il dibattito sulla politica dei trasporti in Europa.

Ancora una volta le potenziali elevate prestazioni della ferrovia indotte dalle maggiori possibilità di trasporto e la maggiore utilità delle moderne tecnologie ferroviarie sono state messe in secondo piano.

Pertanto la RailRunner Europe GmbH, innovativa impresa di tecnologia ferroviaria, in vista dell'adattamento della propria tecnologia bimodale RailRunner, così come essa è stata provata e collaudata negli Stati Uniti, sta per lanciare in Europa una campagna intitolata "Sognando il GigaLiner?".

Essa è finalizzata ad illustrare con più forza il potenziale dell'innovativa tecnologia ferroviaria in Europa.

Come avvenuto negli U.S.A., l'adattamento ed il lancio sul mercato sono stati programmati sulla base di modelli di finanziamento privati.



Più recentemente la tecnologia RailRunner è stata selezionata come una delle tre finaliste del rinomato premio per la logistica dell'area metropolitana di Amburgo.

Il sistema bimodale RailRunner ha ottenuto buoni risultati per i suoi diversi nuovi sviluppi tecnologici, progettati per rafforzare la posizione del trasporto ferro-stradale e l'accettazione dei traffici ferroviari di merci.

Gli sviluppi sopra indicati consistono in sospensioni pneumatiche, assali auto-guidati indipendenti, sistemi di assorbimento dei colpi del tipo solitamente utilizzato nel traffico stradale, freni a disco di concezione avanzata, recipienti

elevatori a forza, un sistema di blocco e sicurezza integrato nel carrello ed una rampa incorporata per la rapida formazione dei treni con ingresso ed uscita su ruote.

Nel medesimo momento del lancio della campagna, sarà funzionante il sito internet in inglese della RailRunner Europe ([www.railrunnereurope.com](http://www.railrunnereurope.com)).

Un video di presentazione in sette diverse lingue europee (danese, tedesco, inglese, francese, polacco, svedese e spagnolo) spiega e dimostra i vantaggi della tecnologia bimodale.

In seguito saranno disponibili anche altre lingue.

La RailRunner ravvisa un futuro pionieristico e di pronta accettazione particolarmente nella ben sviluppata capacità di collaborazione del sistema.

“I traffici ferroviari di merci in Europa potrebbero anche raggiungere la flessibilità degli autoveicoli pesanti con l'aiuto di tecnologie innovative nel trasporto combinato ferro-stradale” afferma Gerhard Oswald, direttore fondatore della RailRunner Europe GmbH.

La RailRunner Europe GmbH di Amburgo è stata costituita nello scorso mese di gennaio con lo scopo di lanciare nel mercato europeo un adattamento delle innovative tecnologie sviluppate dalla propria società-madre RailRunner NA Inc., con sede a Waltham, nel Massachusetts (U.S.A.) ([www.railrunner.com](http://www.railrunner.com)).

La nuova innovativa generazione di materiale rotabile bimodale incorpora una tecnologia che è stata utilizzata con successo ed in modo affidabile negli U.S.A. per più di 25 anni.

I prodotti certificati della RailRunner hanno funzionato senza che siano stati riscontrati difetti per oltre 9 anni.

*(da: [transportjournal.com/railrunner.com](http://transportjournal.com/railrunner.com), 28 ottobre 2015)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### I VETTORI DI FRONTE AD UN MARE DI VERDE

Anche se i vettori marittimi si stanno dando da fare per ridurre le proprie emissioni di gas serra al fine di conformarsi a vari regolamenti, le organizzazioni internazionali vorrebbero che essi facessero ancora di più, pagando un'imposta sul carbonio.

Ad esempio, mentre i paesi di tutto il mondo si stanno preparando per l'importante summit sui cambiamenti climatici COP21 che si svolgerà a Parigi alla fine del mese, lo ITF (International Transportation Forum), un ente intergovernativo dell'OCSE, sta chiedendo l'introduzione di una tassa sul carbonio nel trasporto marittimo di circa 25 dollari USA per tonnellata di CO<sub>2</sub> per tenere a freno le emissioni nei decenni a venire.

Per di più, l'ITF afferma che gli operatori dovrebbero ridurre della metà le proprie emissioni di carbonio nel corso dei prossimi 35 anni, fino a conseguire emissioni zero entro il 2080.



“L'impatto sui traffici marittimi sarebbe marginale se la tassa venisse fissata a circa 25 dollari USA per tonnellata di CO<sub>2</sub>” si legge in un rapporto dell'ITF.

Il forum aggiunge che le entrate derivanti da una tassa sul carbonio assicurerebbe una “notevole fonte” di finanziamento – circa 26 milioni di dollari USA – al Fondo Verde per il Clima dell'ONU e comporterebbe altresì il dirottamento di una parte di quel denaro verso i paesi più poveri.

La proposta di imposta dell'ITF non è esattamente popolare presso i circoli dello shipping.

In una dichiarazione del mese scorso, la ICS (International Chamber of Shipping), che rappresenta gli operatori marittimi di tutto il mondo, afferma che la tassa sarebbe “quasi tre volte più alta del prezzo del carbonio pagato dalle industrie a terra nei paesi sviluppati”.

Il segretario generale dell'ICS, Peter Hinchliffe, ha aggiunto: "Anche se il trasporto marittimo attualmente può darsi che abbia emissioni di CO<sub>2</sub> paragonabili ad una delle maggiori economie dell'OCSE, è inappropriato che l'ITF proponga che il settore debba essere trattato come un'economia dell'OCSE".

L'ICS ha sottolineato come la comunità dello shipping sia "impegnata a ridurre la CO<sub>2</sub> ed abbia un ruolo nelle iniziative finalizzate a contribuire al conseguimento dell'obiettivo "di secondo grado" sul cambiamento climatico dell'ONU".

Peraltro, la UNFCCC (Convenzione quadro dell'ONU sul cambiamento climatico) ha riconosciuto che "i paesi sviluppati ed in via di sviluppo dovrebbero accettare impegni diversi, ed il trasporto marittimo non presenta una situazione differente, specialmente alla luce del suo ruolo decisivo nella movimentazione di quasi il 90% dei traffici globali".

Tuttavia, si legge nel rapporto dell'ITF, "sarebbe strano se ci si aspettasse che i paesi aderissero agli obiettivi di emissione ma non lo facesse il settore dello shipping, specialmente dal momento che sarebbe impossibile spartire fra i paesi le emissioni derivanti dal trasporto marittimo".

"Ci aspettiamo davvero che prima o poi lo shipping venga regolamentato in ordine alla CO<sub>2</sub>" afferma John Kornerup Bang, primo consulente sui cambiamenti climatici del gruppo Maersk, armatore della più grande flotta di navi portacontainer del mondo.

"Alcuni vettori gestirebbero la cosa meglio di altri" ha dichiarato in un articolo pubblicato dalla Reuters.

La Maersk afferma di avere programmato la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dalle navi del 60% entro il 2020.

Secondo la IMO (International Maritime Organization) il trasporto marittimo ha ridotto le emissioni di CO<sub>2</sub> sino al 2,2% del totale mondiale dal 2,8% nel periodo quinquennale che va fino a 2012.

Ma lo studio dell'IMO prevede che le emissioni di CO<sub>2</sub> indotte dal trasporto marittimo potrebbero crescere del 50% circa entro il 2050 a seconda del ritmo dei traffici mondiali e di quali iniziative verranno intraprese per tenere a freno le emissioni.

Le emissioni navali non sono state prese in considerazione nel contesto degli impegni ai sensi del Protocollo di Kyoto del 1997 dell'ONU, che in quel momento ha ceduto all'IMO il controllo riguardo alla riduzione delle emissioni del settore.

Fino a poco tempo fa, le nazioni sono state in genere riluttanti ad accettare in modo unificato la normativa sulle emissioni nel settore dello shipping, temendo che le regole potessero essere poco maneggevoli da gestire mentre potenzialmente vanno ad impattare sulla maggior parte dei traffici mondiali.

Tuttavia, quei giorni sembrano essere finiti.

È il momento di passare al Piano B e forse di più.

Uno di tali piani è divenuto manifesto recentemente dal momento che 190 portacontainer, per un totale di oltre 2 milioni di TEU, sono state ordinate dagli operatori nel corso dei primi nove mesi di quest'anno: secondo un rapporto di Alphaliner, più del quantitativo annuo ordinato in ciascuno degli ultimi sette anni.

La ragione? Le ordinazioni di navi devono essere effettuate prima dell'implementazione delle nuove regole dell'IMO Livello III sulle emissioni navali.

Alle navi le cui chiglie sono state approntate prima del 1° gennaio non è richiesto di far fronte alle costose disposizioni di conformità ai sensi delle nuove regole dell'ONU, che riguardano le emissioni di NOx.

*(da: cargobusinessnews.com, 9 novembre 2015)*

## LEASING

### FUSIONE FRA TRITON E TAL CHE DIVENTANO IL MAGGIOR NOLEGGIATORE DI CONTENITORI INTERMODALI A LIVELLO MONDIALE

La Triton Container International e la TAL International Group hanno raggiunto un accordo definitivo ai sensi del quale le due società si uniranno mediante una fusione complessiva con transazione fra eguali.

La transazione, che è stata approvata ad unanimità dai consigli di amministrazione di entrambe le società, darà vita al maggior noleggiatore mondiale di contenitori per il trasporto intermodale di merci con una flotta containerizzata combinata di quasi cinque milioni di TEU ed entrate attive per 8,7 miliardi di dollari USA.

“Questa transazione porterà alla costituzione di una società dotata di approfondite conoscenze sul settore, potenziate capacità operative e di sistema ed una ampliata dimensione della flotta.



Sia la Triton che la TAL International hanno una ben nota reputazione di competenza ed affidabilità con i nostri clienti, fornitori e finanziatori di capitale” afferma Ed Schneider, cofondatore e presidente del consiglio di amministrazione della Triton.

“Siamo fieri di ciò che la Triton ha compiuto negli ultimi 35 anni e riteniamo che unire le forze con la TAL International sia il prossimo passo logico nella nostra evoluzione.

Guardiamo avanti per mettere assieme le nostre simili culture di affidabilità, servizio alla clientela di alta qualità e lavoro di squadra”.

Ai sensi dell'accordo, la Triton e la TAL si uniranno in una società-holding di nuova formazione, la Triton International Limited, che avrà sede nelle Bermuda e che ci si aspetta venga quotata alla Borsa di New York.

Gli azionisti della Triton deterranno il 55% delle quote della società combinata, mentre quelli della TAL International ne avranno il 45%.

Gli azionisti della TAL International riceveranno un'azione ordinaria della Triton International per ciascuna azione detenuta nel capitale della loro società.

Essi riceveranno inoltre uno speciale dividendo di 0,54 dollari USA per azione quando la transazione sarà stata ultimata.

La Triton è stata costituita nel 1980 ed attualmente appartiene alla Warburg Pincus ed alla Vestar Capital Partners, unitamente ad altri investitori provati, fra cui alcuni membri della dirigenza della Triton.

La società effettua operazioni con una flotta containerizzata di 2,4 milioni di TEU, assiste i propri clienti attraverso 19 filiali in 13 paesi ed è domiciliata nelle Bermuda.



La TAL International è stata costituita nel 1963 ed è quotata in borsa dal 2005.

Essa effettua operazioni con una flotta containerizzati di 2,4 milioni di TEU, assiste i propri clienti attraverso 17 filiali in 11 paesi ed è domiciliata nel Delaware, negli Stati Uniti.

*(da: [theloadstar.co.uk/monitordaily.com](http://theloadstar.co.uk/monitordaily.com), 10 novembre 2015)*

## LEGISLAZIONE

### **LA COMMISSIONE EUROPA DESTINA MILIARDI AD INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SU LARGA SCALA**

La Commissione Europea si appresta ad alimentare con propri fondi i progetti di trasporto in tutta Europa e concentrerà la propria attenzione sulle grandi infrastrutture e sulla tecnologia per la gestione dei traffici.

I critici della nuova tornata di investimenti della Commissione affermano che essa si lascia alle spalle le piccole infrastrutture di trasporto che hanno tanto bisogno di finanziamenti pubblici.

In totale 7,56 miliardi di euro di assegnazioni verranno sborsati dal Meccanismo per Collegare l'Europa, un fondo dal valore complessivo di 30 miliardi di euro, di cui 24 miliardi dedicati alle infrastrutture di trasporto.

L'organo esecutivo ha iniziato il 6 novembre ad accettare le richieste relative alla seconda tornata di finanziamenti del programma e rivedrà le proposte all'inizio dell'anno prossimo, mentre il pagamento è programmato per settembre del 2016.

La maggior parte dei finanziamenti – 6,47 miliardi di euro – andranno agli stati membri che ricevono fondi di coesione: Slovenia, Grecia, Slovacchia, Polonia, Romania, Ungheria, Lettonia, Bulgaria, Croazia, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Lituania, Malta e Portogallo.

Il commissario ai trasporti Violeta Bulc ha dichiarato il 5 novembre scorso che i fondi saranno destinati a grandi infrastrutture e si suppone che essi si attiveranno per soddisfare gli obiettivi del mercato unico digitale della Commissione mediante il finanziamento dei progetti ad alta tecnologia.

Le caratteristiche del trasporto digitale che andranno a raccogliere alcuni dei fondi comprendono i sistemi di trasporto intelligente che la Commissione spera possano ridurre la congestione dei traffici e l'uso del carburante.

La Commissione fa pieno affidamento sul proprio programma Cielo Unico Europeo per riformare la gestione del traffico aereo nella nuova tornata di finanziamenti.

I progetti presentati a questo titolo dovrebbero ricevere più denaro di qualsiasi altro tipo di infrastruttura individuato: 515 milioni di euro per tutti gli stati membri e 300 milioni di euro per quelli che ricevono fondi di coesione.

Gli stati membri hanno tirato in lungo l'implementazione del Cielo Unico Europeo, i cui lavori sono durati un decennio.

Il vicepresidente della Commissione Jyrki Katainen ed il commissario ai trasporti Violeta Bulc hanno dichiarato nel corso di una conferenza stampa che le assegnazione di fondi tramite il Meccanismo per Collegare l'Europa possono essere combinate con mutui concessi dalla Banca Europea degli Investimenti o dal Fondo Europeo per gli Investimenti strategici e mirano ad ottenere corrispondenti investimenti privati.

I progetti che sono già ben sviluppati, con probabilità di attirare denaro privato ed in zone trafficate, avranno la priorità nelle assegnazioni.

"Spero che gli stati membri colgano questa opportunità e si presentino con progetti davvero solidi e maturi" ha detto la Bulc.



L'enorme importo complessivo di 5 miliardi di euro, la fetta più grossa dei nuovi fondi per i trasporti, sarà indirizzato verso le infrastrutture da costruire nei nove "corridoi", le reti regionali in tutta Europa che la Commissione vuole realizzare mediante una varietà di diverse modalità di trasporto.

Mancano ancora i fondi per parti di quelle reti in diversi stati membri che ricevono i fondi di coesione, fra cui la Slovacchia, la Slovenia e la Polonia.

I parlamentari europei hanno già approvato i piani dell'esecutivo di disseminare i fondi per le linee di trasporto transfrontaliere; anche i governi locali hanno fatto sapere il proprio supporto.

Peraltro, alcuni critici sostengono che l'attenzione della Commissione sulle grandi infrastrutture non potrà colmare i vuoti esistenti nelle comunità minori, dove gli investimenti sono scarsi e hanno meno probabilità di essere effettuati da società private.

Il parlamentare europeo tedesco Michael Cramer (Verdi), presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, ha chiesto alla Commissione di indirizzare i fondi verso i piccoli progetto di trasporto, compresi quelli del Piano Juncker da 315 miliardi di euro.

“Cerchiamo di essere intelligenti e mettiamo il recupero delle piccole sezioni ferroviarie transfrontaliere prima della costruzione di nuovi progetti su larga scala” ha dichiarato Cramer a proposito del nuovo invito a presentare proposte da parte della Commissione Europea.

Cramer ha definito un segnale positivo il fatto che i finanziamenti stiano andando al trasporto ferroviario ed a “tecnologie innovative, come il più moderno sistema di controllo dei treni al mondo, lo ERTMS”.

Gli stati membri che ricevono fondi di coesione avranno accesso ai 200 milioni di euro dedicati all’ERTMS, un importante strumento innovativo che sostituirà i sistemi nazionali europei di controllo dei treni con uno standard transfrontaliero.

Lo stesso importo sarà separatamente a disposizione di tutti gli stati membri dell’Unione Europea.

Anche se l’ERTMS è finanziato meglio di diversi altri programmi previsti dal piano della Commissione, riceverà meno della metà dei fondi dedicati ai progetti del Cielo Unico Europeo.

I responsabili della DG MOVE presenteranno il progetto per la seconda tornata di finanziamenti il 9 novembre in occasione di una riunione della Commissione Trasporti al Parlamento Europeo.

Peraltro, fonti interne all’organo esecutivo insistono sul fatto che il denaro dello Strumento per Collegare l’Europa non si adatta a progetti su piccola scala e si attaglierebbe meglio alla realizzazione delle nove grandi tratte di corridoio ad alta velocità entro la loro data limite del 2030.

I funzionari della Commissione affermano che, colmando le parti mancanti delle principali tratte di trasporto, saranno agevolati i viaggi fra i centri economici e le città, i porti e gli altri hub di trasporto, mentre le questioni inerenti le tratte minori saranno lasciate ad altri programmi di finanziamento.

Dopo una disputa fra la Commissione Europea ed il Parlamento Europeo all’inizio di quest’anno, i recenti tagli ai fondi dello Strumento per Collegare l’Europa sono stati limitati a 200 milioni.

La Commissione aveva in origine programmato di prelevare un maggiore importo dal programma per finanziare il Piano Juncker.

*(da: euractiv.com, 6 novembre 2015)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### PORTACONTAINER RICAVA 300 SLOT RIMUOVENDO LA SALA MACCHINE

GTT, CMA CGM e DNV GL hanno pubblicato uno studio di fattibilità tecnica per una nuova nave portacontainer da 20.000 TEU che non ha una sala macchine.

La nave è alimentata a gas naturale liquido ed è spinta da una turbina combinata a gas e vapore (COGAS).

Poiché le turbine a gas ed a vapore sono integrate a livello del ponte all'interno

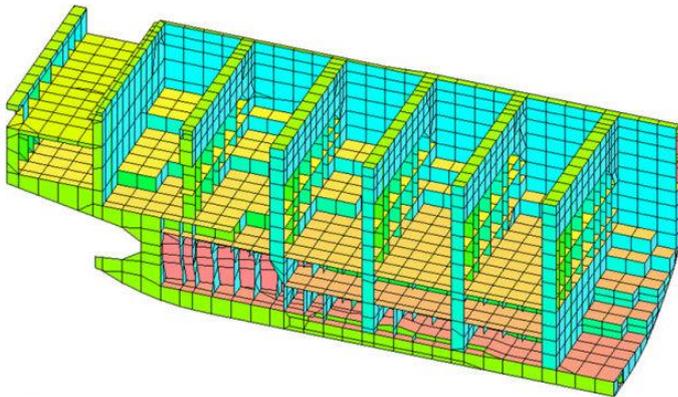


Figure 10: Finite element model of the aft ship (PERFECT project)

della stessa tuga che contiene le cisterne del gas naturale liquido, lo spazio normalmente occupato da una sala macchine convenzionale può essere utilizzato per incrementare la capacità di carico di approssimativamente 300 slot per contenitori rispetto a quella di una nave alimentata con carburante a gasolio.

Il risultato in questione viene conseguito malgrado il gas naturale liquido richieda più spazio delle tradizionali cisterne del gasolio.

Le due cisterne del carburante a gas naturale liquido da 10.960 m<sup>3</sup> sono situate al di sotto della tuga, dando così alla nave abbastanza capacità di carburante per un viaggio Asia/Europa andata e ritorno.

A detta della DNV GL, la concezione navale PERFECT - Piston Engine Room Free Efficient Containership (nave portacontainer efficiente priva di sala macchine a pistoni) genera pertanto maggiori entrate e riduce i tempi di ammortamento delle necessarie spese aggiuntive per il capitale.

Si afferma che il modello progettuale ha una maggiore efficienza e flessibilità potenziale rispetto alle attuali navi portacontainer ultra-grandi da 20.000 TEU spinte da motori diesel a due tempi.

La dissociazione della generazione di corrente elettrica dalla propulsione elettrica consente la rimozione della centrale elettrica dal sistema propulsivo principale, fornendo così molta flessibilità progettuale.

I tre motori elettrici principali, che sono sistemati su un albero comune, possono funzionare ognuno in maniera del tutto indipendente degli altri assicurando un aumento delle possibilità e dell'affidabilità ed un elevato livello di sicurezza per le persone.

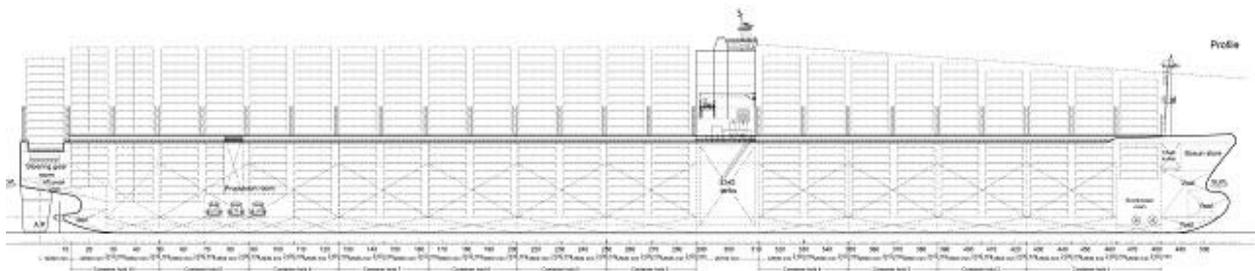
Data la produzione di corrente da parte delle turbine a gas e la propulsione elettrica, i sistemi delle macchine della nave saranno semplificati ed assai più robusti.

Ci si aspetta inoltre che questo approccio induca nuove strategie di manutenzione che sono già una prassi comune nel settore aeronautico.

Tali strategie metterebbero le compagnie di navigazione in grado di ridurre in modo significativo il personale di macchina della nave e di risparmiare sui costi.

Gerd Würsig, direttore tecnico per le navi alimentate a gas naturale liquido alla DNV GL – Maritime, afferma che una moderna centrale elettrica a ciclo combinato alimentata a gas naturale liquido potrà raggiungere una percentuale di efficienza carburante/potenza sino al 60%, che è più alta di quella dei motori diesel convenzionali, i quali possono arrivare sino al 52%.

Inoltre, la densità di potenza per volume e peso è molto più alta per un sistema COGAS.



Lo studio suggerisce che l'ottimizzazione della centrale elettrica mediante la minimizzazione delle dimensioni della turbina a vapore, riducendo la capacità di potenza, raffreddando il condensatore ed utilizzando una turbina a vapore a salto di pressione nonché un generatore di vapore incrementerà ulteriormente l'efficienza del sistema.

“Le turbine a gas associate a quelle a vapore in modalità di cogenerazione sono ideali ai fini di una efficiente utilizzazione del gas naturale liquido come carburante” dichiara Arthur Barret, direttore programma bunkeraggio gas naturale liquido presso la GTT.

“Questo nuovo modello progettuale combina l’eccezionale efficienza volumetrica della tecnologia a membrana di contenimento con la flessibile propulsione elettrica per risparmiare ancora più spazio di carico rispetto ad un modello convenzionale”.

La prossima fase del procedimento progettuale mira ad ottimizzare il sistema propulsivo e la progettazione navale per conseguire un’efficienza ancora maggiore ed un incremento della capacità di carico.

Ulteriori informazioni sono disponibili consultando il sito:

[https://www.dnvgl.com/Images/Gas%20Tech%20W%C3%BCrsig\\_2015-10\\_web\\_tcm8-45310.pdf](https://www.dnvgl.com/Images/Gas%20Tech%20W%C3%BCrsig_2015-10_web_tcm8-45310.pdf).

*(da: maritime-executive.com, 28 ottobre 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### **I COSTI OPERATIVI DELLE NAVI SONO DESTINATI AD AUMENTARE NEL 2015 E 2016**

Secondo l'ultima indagine della Moore Stephens, ci si aspetta che i costi operativi delle navi aumentino sia nel 2015 che nel 2016.

I salari degli equipaggi, le riparazioni e la manutenzione, nonché i bacini di carenaggio sono le categorie di costi che probabilmente si incrementeranno in modo più significativo nel corso del periodo in questione.

L'indagine si basa sulle risposte di soggetti di primaria importanza nel settore marittimo internazionale, in prevalenza armatori e dirigenti in Europa ed in Asia.

Tali risposte hanno rivelato che ci si aspetta che i costi operativi delle navi aumentino del 2,8% nel 2015 e del 3,1% nel 2016.

Ci si attende che i salari degli equipaggi si incrementino del 2,4% nel 2015 e del 2,3% nel 2016, mentre gli altri costi correlati all'equipaggio è probabile che aumentino del 2,0% e dell'1,9% rispettivamente nelle annate sotto esame.

Ci si aspetta che il costo delle riparazioni e delle manutenzioni salga del 2,3% nel 2015 e del 2,4% nel 2016, mentre si prevede che la spesa per i bacini di carenaggio si incrementi rispettivamente del 2,6% e del 2,3% nel 2015 e nel 2016.

Si prevede che il costo dell'assicurazione dello scafo e delle macchine aumenti dell'1,8% e dell'1,9% rispettivamente nel 2015 e nel 2016, mentre per l'assicurazione per protezione ed indennizzo gli aumenti previsti sono leggermente più bassi: rispettivamente dell'1,1% e dell'1,8%.

Ci si aspetta che la spesa per i pezzi di ricambio aumenti del 2,3% nel 2015 e del 2,2% nel 2016, mentre per i depositi i corrispondenti aumenti previsti sono dell'1,8% e dell'1,9%.

L'incremento dell'esborso per i lubrificanti, nel contempo, è previsto nell'ordine dell'1,1% e dell'1,7% rispettivamente per il 2015 e per il 2016, mentre quello per gli oneri di gestione è stato dell'1,7% in ciascuno dei due anni sotto esame.

Gli incrementi previsti per i costi complessivi nel 2015 sono stati più alti nel settore offshore, in cui hanno fatto registrare in media il 3,4% rispetto all'incremento dell'indagine complessiva fissato al 2,8%.

Per il 2016, è stato il settore delle petroliere e cisterne quello per il quale sono stati previsti i maggiori livelli di incremento: 3,4% rispetto alla media generale dell'indagine del 3,1%.

Il settore delle portacontainer, nel contempo, non è rimasto molto indietro con il 3,3%.

Uno degli interpellati ha risposto: "Ci aspettiamo che i costi generalmente si incrementino a causa delle tariffe di noleggio, per quanto esse probabilmente resteranno indietro.

Dato che al momento le tariffe di noleggio sono in genere basse, occorre che la fornitura di servizi al settore dello shipping resti competitiva, con i fornitori riluttanti ad applicare sovrapprezzi troppo presto per timore di perdere affari".

Altrove, è stato notato, "in futuro i costi operativi aumenteranno



esponenzialmente a causa degli innumerevoli nuovi regolamenti, della scarsa competenza dei marittimi, dell'elevato potere di contrattazione dei petrolieri, delle più rigorose regole relative alla manutenzione ed alle riparazioni effettuate nei porti, dell'avvento di macchinari di bordo più sofisticati e del crescente consolidamento delle attrezzature marittime e del settore dei servizi, che comportano un maggiore potere di contrattazione per meno compagnie di

navigazione più grandi".

Un altro degli interpellati ha sottolineato il fatto che i gestori delle navi sono sotto una sempre maggiore pressione, evidenziando come "l'eccesso di capacità nell'ambito dei mercati stia tirando giù le tariffe di noleggio, gli armatori stiano affrontando costi più alti per finanziare le navi e gli operatori stiano lottando sempre più duramente per i carichi.

Ai gestori delle navi adesso si richiede di occuparsi molto di più degli stessi oneri di gestione".

Un altro ancora ha rimarcato che "a causa degli elevati costi finanziari comportati dall'effettuazione di operazioni con una flotta mondiale più nuova e di un eccesso di offerta di tonnellaggio e dei mercati di trasporto merci

depressi, ci sarà una pressione sempre maggiore per conservare o congelare il livello dei costi operativi affinché gli armatori possano restare competitivi.

È probabile che questo cambi fra il 2017 ed il 2020, tuttavia, quando verrà richiesta una notevole spesa di capitale per conformarsi alla normativa”.

Uno di coloro che hanno risposto prevede che “i costi inerenti gli equipaggi continueranno ad essere la principale area di aumento delle spese operative”, sentimento, questo, riecheggiato da un altro partecipante all’indagine, che ha fatto riferimento agli effetti della Convenzione 2006 sul Lavoro Marittimo a questo riguardo per supportare tale supposizione.

Altrove, tuttavia, è stato notato, “i costi degli equipaggi resteranno stabili perché la forza-lavoro verrà sempre reclutata presso i paesi più a buon mercato”.

Gli “sbalorditivi” incrementi dei costi, dovuti all’esubero di navigazione elettronica e di equipaggiamenti per le comunicazioni, nonché l’aumento degli oneri portuali, sono stati fra gli altri argomenti che a giudizio di coloro che hanno risposto all’indagine probabilmente comporteranno un incremento dei costi operativi.

È stato inoltre chiesto agli interpellati di identificare i tre fattori che più probabilmente influenzeranno il livello dei costi operativi delle navi nel corso dei prossimi 12 mesi.

Complessivamente, i fattori più significativi identificati dai partecipanti all’indagine sono stati i costi finanziari al 22% (rispetto al 21% dell’indagine dell’anno scorso) e la concorrenza, anch’essa al 22% (in aumento dal 18% dell’ultima volta).

La messa a disposizione degli equipaggi si è attestata al terzo posto con il 17% (in ribasso di 3 punti percentuali rispetto all’ultima volta), seguita dalla tendenza della domanda (già di un punto percentuale al 16%) e dal costo del lavoro, immutato al 13%.

Il costo delle materie prime è stato citato dall’8% di coloro che hanno risposto (rispetto al 10% dell’indagine dello scorso anno) quale fattore da tenere presente per l’incremento dei costi operativi.

Il partner della Moore Stephens per lo shipping Richard Greiner afferma: “Gli incrementi previsti per i costi operativi nel trasporto marittimo per quest’anno e per il prossimo sono confrontabili con un calo medio dell’8% nel 2014 dei costi operativi in tutti i principali tipi di nave registrato nel nostro recente rapporto OpCost.

Nondimeno, il livello degli incrementi anticipati per il 2015 ed il 2016 è basso rispetto a molti di quelli che abbiamo testimoniato negli ultimi anni.

Lo shipping ha assistito a molto peggio e ce l'ha fatta.

Ad esempio, molte delle compagnie di navigazione che hanno sopportato un aumento del 16% dei costi operativi nel 2008 stanno ancora operando con successo oggi.

“Non è una sorpresa il fatto che i salari degli equipaggi si siano attestati quasi in prossimità degli incrementi dei costi operativi sia per il 2015 che del 2016, non da ultimo a causa dell'entrata in vigore della Convenzione 2006 sul Lavoro Marittimo, che impone le modalità con cui i marittimi devono essere pagati.

Per il trasporto marittimo, così come per qualsiasi settore, gli investimenti in buon personale saranno sempre soldi ben spesi.

Ci si aspetta che le spese in riparazioni e manutenzioni, nel contempo, aumentino nel corso del periodo di due anni dello stesso importo aggregato di quello relativo ai salari degli equipaggi.

Anche qui, non si tratta di una sorpresa”.

Secondo l'OpCost, la spesa in riparazioni e manutenzione è stata marginalmente in calo nel 2014 rispetto all'anno precedente: situazione in parte da attribuirsi alla diminuzione dei prezzi mondiali dell'acciaio al loro livello più basso nel decennio nel corso delle annate 2014-2015, nonché alle deludenti tariffe di nolo.

Ma è probabile che le cose cambino.

Si prevede che i prezzi dell'acciaio salgano stabilmente nel corso dei prossimi quattro anni, ci sono realistiche prospettive di un miglioramento dei mercati del trasporto merci e le disposizioni normative si apprestano a mordere ancora più forte.

È probabile che tutti questi sviluppi facciano altresì comportare senza dubbio un impatto sui costi dei bacini di carenaggio, che si prevede saranno assoggettati ad alcuni dei maggiori incrementi nel 2015 e nel 2016.

Anche i costi dei lubrificanti stanno per aumentare nel 2016 sullo scorta della ripresa dei prezzi del petrolio.

“Oltre ai tradizionali costi operativi, il livello dei quali può in genere essere previsto fino ad un certo punto, lo shipping presenta altri potenziali costi che incombono sulla sua testa e che sono molto difficili da quantificare.

Ad esempio, la ratifica della Convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra si è apparentemente bloccata sulla linea del traguardo.

Essa ha firmatari più che sufficienti, ma ha ancora bisogno di un altro poco più di 2% in termini di tonnellaggio per raggiungere la quota occorrente.

Anche se la ratifica dovesse tardare, nessuno dubita che essa costerà agli armatori ed agli operatori un sacco di soldi una volta entrata in vigore la convenzione.

Nel contempo, un portavoce del governo delle Isole Marshall ha recentemente descritto il segretario generale dell'IMO come un "pericolo per il pianeta" per il suo presunto insuccesso nell'apporre paletti più rigorosi al settore del trasporto marittimo per quanto attiene le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Si tratta di una situazione che Sherlock Holmes avrebbe potuto descrivere come un "problema da tre pipe": politica, gas e concorrenza.

Non è una combinazione insolita nel trasporto marittimo.

Alla fine, tuttavia, è probabile che essa comporti un impatto sui costi operativi del settore e non è contabilizzabile".

*(da: hellenicshippingnews.com, 2 novembre 2015)*

**IN CALENDARIO**

17-19 Nov	Intermodal Europe Hamburg, Germany
22-26 Nov	PMAESA Conference 2015 Dar Es Salaam, Tanzania
25-26 Nov	14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
29-30 Nov	Ship Finance & Trade Conference Abu Dhabi, UAE
23 Nov-4 Dec	Seminar on Tasks and Responsibilities of Forwarders, Agencies and Shipping Lines Antwerp, Belgium
30 Nov-3 Dec	AAPA Chile 2015 Arica, Chile
2- 3 Dec	2nd Africa Ports & Railway Summit Dar es Salaam, Tanzania
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.