



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 dicembre 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

MASSIMILIANO GIGLIO NUOVO VICE SEGRETARIO GENERALE DEL C.I.S.CO. Pag. 3

PORTI

INTERVISTA DELLA ESPO ALL'AUTORITÀ PORTUALE DI SINES E DELL'ALGARVE " 4

TRASPORTO MARITTIMO

PRONTA A TORNARE IN SERVIZIO LA NAVE DELLA MAERSK RECENTEMENTE AMPLIATA,
MA IL PROSSIMO ANNO LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE TAGLIERÀ LA CAPACITÀ " 10

TRASPORTO FERROVIARIO

LA DEUTSCHE BAHN POTREBBE AVERE IN PROGRAMMA UNA CERTA RIDUZIONE
DEGLI ASSETTI SOCIETARI " 12

TRASPORTO STRADALE

L'EFFICIENZA DEL CARBURANTE DEI CAMION NON È MIGLIORE RISPETTO A DIECI ANNI FA " 16

TRASPORTO INTERMODALE

GRANDI SPERANZE DELLA DHL PER LA FERROVIA ASIA-EUROPA " 18

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL TRASPORTO MARITTIMO ESCLUSO DALL'ULTIMA BOZZA DELLA COP21 " 21

LOGISTICA

JOINT VENTURE FRA ARKAS E DUISPORT " 24

LEGISLAZIONE

LA E-VGM (VERIFICA ELETTRONICA DELLA MASSA LORDA) POTREBBE ESSERE IL FATTORE
CHIAVE PER EVITARE IL CAOS DERIVANTE DALLA NUOVA NORMATIVA RELATIVA
ALLA VERIFICA DEI PESI DEI CONTENITORI " 26

STUDI E RICERCHE

TRATTATIVE CONTRATTUALI PER LE TARIFFE DI TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO IN FASE DI STALLO A CAUSA DEI PREZZI BASSI	Pag. 30
---	---------

REEFER

I FORNITORI GLOBALI DI LOGISTICA INTEGRATA 3PL RAVVISANO OPPORTUNITÀ NELLA FILIERA DEL FREDDO IN CINA, SPECIALMENTE PER LA CARENZA DI MAGAZZINI REFRIGERATI	" 32
--	------

CONFERENZE E CONVEGNI

LE MEGA-ALLEANZE NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO SI TROVANO DI FRONTE AD UNA NOTEVOLE RISTRUTTURAZIONE ALLA LUCE DELLE NUOVE INCOMBENTI FUSIONI	" 35
---	------

IN CALENDARIO	" 38
----------------------------	------

15 dicembre 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.**MASSIMILIANO GIGLIO NUOVO VICE SEGRETARIO GENERALE DEL C.I.S.CO.**

In occasione del Consiglio Direttivo del C.I.S.Co., svoltosi il 13 novembre scorso, alla luce della nomina del Segretario Generale Giordano Bruno Guerrini quale nuovo Presidente del B.I.C. - Bureau International des Containers et du Transport Intermodal, è stato deliberato di affidare il compito di rappresentanza degli interessi del C.I.S.Co. nei confronti del B.I.C. al Dr. Massimiliano Giglio, il quale ha assunto la carica di Vice Segretario Generale.



PORTI

INTERVISTA DELLA ESPO ALL'AUTORITÀ PORTUALE DI SINES E DELL'ALGARVE

Il Portogallo da molti secoli è una terra di navigatori.

Ancora oggi, il mare svolge un ruolo importante nella vita della gente comune così come nell'economia del paese.

L'ESPO (European Sea Ports Organisation) ha intervistato la APS S.A. (Autorità Portuale di Sines e dell'Algarve), vale a dire l'ente deputato ad assicurare l'esercizio delle competenze richieste per il regolare funzionamento delle operazioni del porto di Sines e dei porti commerciali di Faro e Portimão.

Questi porti sono situati al margine estremo sud-occidentale d'Europa, ciascuno di loro contraddistinto da peculiarità proprie.

ESPO: Potreste raccontarci qualcosa in breve sui Porti di Sines e dell'Algarve?

Quali sono le loro principali caratteristiche e problematiche?

APS: Il Porto di Sines è il principale scalo del paese in termini di movimentazione dei carichi, rappresentando il 46% dei carichi complessivamente movimentati nel paese ed il 50% dei carichi containerizzati.

È il porto ad acque profonde del paese ed offre cinque terminal specializzati per operazioni di tutti i tipi di nave e carico, senza alcuna limitazione.

Direttamente collegato ad una grande zona industriale e logistica, con 2.200 ettari disponibili per l'insediamento di imprese di ogni tipo di attività (ed una capacità di espansione fino a 4.200 ettari), Sines è un porto informatizzato, operativo 24 ore su 24, tutto l'anno, a tariffa forfettaria.

Non soggetto a limitazioni urbanistiche, il porto offre capacità di espansione in tutti e cinque i propri terminal.

Il Porto di Faro è un piccolo porto al servizio della regione dell'Algarve.

È importante per la movimentazione di prodotti regionali quali le carrube, il salgemma ed il cemento (dal cementificio di Loulé).

Il Porto di Portimão comprende un terminal crociere, specialmente adatto alle rotte mediterranee.

ESPO: Il Porto di Sines è una figura importante per la fornitura energetica del Portogallo.

L'energia è in cima all'agenda politica dell'Unione Europea.

Il Porto di Sines sta sviluppando una strategia per rispondere alle nuove sfide nel campo dell'energia, quali la varietà di energie alternative, l'efficienza energetica e l'indipendenza energetica?

APS: Il Porto di Sines è in grado di dare una risposta appropriata in relazione alla fornitura energetica del paese.

Sines è il principale fornitore di benzina e gasolio, poiché riceve la materia grezza (il petrolio greggio) e la pompa attraverso una condotta alla raffineria di Sines che poi restituisce i prodotti finali per riformire il paese (e per l'esportazione nei mercati esteri).



Sines offre altresì un terminal multipurpose per la movimentazione del carbone.

Questo carbone rifornisce i due impianti termoelettrici del Portogallo.

Uno di loro è situato a Sines ed è direttamente collegato al terminal mediante un nastro trasportatore, mentre il secondo viene rifornito per ferrovia (anche questo direttamente dal terminal e lungo la rete ferroviaria nazionale) ed è situato a circa 270 km dal porto.

Infine, il terminal per gas naturale liquido di Sines è responsabile del 50% del quantitativo totale di gas naturale liquido consumato nel paese ed è collegato alla rete del gas nazionale, realizzando così una fornitura diretta all'intero paese.

ESPO: Il vostro porto come stima il futuro potenziale del gas naturale liquido?

Il porto è impegnato in qualche progetto relativo a questo tipo di gas?

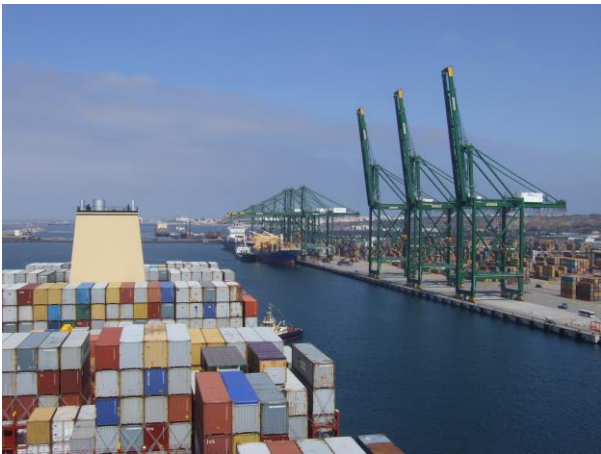
APS: Come detto in precedenza, Sines offre un terminal per gas naturale liquido operativo da gennaio 2004.

Il terminal non presenta limitazioni alle operazioni relative a grandi navi.

Il gas naturale liquido viene ricevuto ed immagazzinato all'interno del terminal ed una centrale di degassificazione pompa il gas naturale liquido nella rete del gas nazionale.

Sines fornisce il 50% delle esigenze nazionali di consumo e questa percentuale è destinata a crescere in futuro.

La società cui è stata assegnata la concessione non prende parte direttamente a nessun progetto, anche se essa segue da vicino tutte le iniziative sviluppate nel proprio ambito, come la fornitura di carburante alle navi a gas naturale liquido.



ESPO: Il Porto di Sines è un importante porto mercantile della regione.

Come stanno evolvendo le attività?

Quali sono le principali problematiche?

APS: Sines è il principale porto del Portogallo per quel che riguarda la movimentazione dei carichi, rappresentando il 46% dei carichi marittimi complessivi movimentati nel paese.

In relazione ai carichi containerizzati, la quota di Sines nel settore portuale nazionale si attesta al 50%.

Il porto è anche il principale porto nazionale per i carichi di esportazione.

Essendo un porto ad acque profonde con eccellenti caratteristiche naturali, con nessuna limitazione urbanistica ed una capacità di espansione in tutti e cinque i suoi terminal, Sines è un porto informatizzato che ha conseguito un alto tasso di incremento, specialmente in relazione ai carichi containerizzati.

Oggi, Sines è il 97° terminal container del mondo, il 20° in Europa ed il 4° nella penisola iberica.

Le principali problematiche del porto risiedono nei carichi containerizzati, segnatamente nell'incremento della capacità per i contenitori e nei collegamenti ferroviari con l'hinterland.

Facendo parte della Rete di Trasporti Trans-Europea quale progetto prioritario, il miglioramento del collegamento ferroviario Sines-Elvas-Madrid dovrebbe essere completato nel 2020 e contribuirà in misura notevole al potenziamento del mercato dell'hinterland.

ESPO: Situato nella bellissima regione dell'Algarve, il Porto di Portimão è ben noto come attraente destinazione crocieristica.

Prevedete un brillante futuro per il settore delle crociere nella vostra regione e nel vostro porto?

APS: Portimão è un porto crocieristico situato strategicamente per le rotte nel Mediterraneo.

Ci aspettiamo che questo segmento di attività cresca nel prossimo futuro e noi stiamo lavorando a studi e progetti allo scopo di potenziare le condizioni operative del porto per la ricezione di navi più grandi.

ESPO: Quali sono i principali progetti d'investimento per gli anni a venire?

Potreste descrivere brevemente l'importanza di tali progetti per il porto e la regione?

APS: Come menzionato pocanzi, abbiamo bisogno di più capacità containerizzata al fine di servire la domanda.

I collegamenti ferroviari con l'hinterland spagnolo, che sono in fase di sviluppo, sono un progetti di grande importanza per noi, dal momento che ci consente di potenziare i traffici alla volta dell'hinterland.

Inoltre, sono sempre nella nostra agenda i sistemi informatici.

Sines sta già effettuando operazioni con lo Sportello Logistico Unico, una piattaforma che consente il tracciabilità e la rintracciabilità dei carichi dal terminal e lungo il trasporto per strada e ferrovia.

ESPO: Situato nell'angolo più sud-occidentale d'Europa, il porto di Sines è in una posizione che gli consente una visione chiara delle rotte marittime atlantiche.

Attualmente, l'espansione del Canale di Panama, che si accinge ad essere completata nel 2016, ottiene regolarmente i titoli dei giornali.

L'espansione del Canale di Panama avrà un impatto sul vostro porto?

APS: Riteniamo che avrà qualche impatto in futuro, anche se questi cambiamenti attesi avverranno davvero lentamente.

Sines sta già offrendo tre servizi regolari per container attraverso il Canale di Panama.

Tuttavia, dopo i lavori di espansione il canale sarà in grado di farvi accedere navi solamente fino a 12.500 TEU.

Sines è in grado di ricevere le navi più grandi (oltre 14.000 TEU).

Pertanto, possiamo dire che Sines non dipende dall'allargamento del Canale di Panama al fine di incrementare/sviluppare i propri volumi di traffico.

ESPO: Potreste brevemente descrivere la gestione dell'ambiente nel vostro porto?

APS: La sicurezza personale e le questioni ambientali sono sempre in cima all'agenda del Porto di Sines.

Alla APS è stata assegnata la certificazione di Qualità, Ambiente e Sistema di Sicurezza Integrato dal Lloyd's List Register, che secondo gli standard internazionali corrisponde a ISO 9001, ISO 14001 ed OHSAS 18001.



Sines è dotato di un corpo privato di Vigili del Fuoco debitamente preparato ad agire in caso di incidenti/infortuni relativi ad incendi ed episodi di inquinamento, grazie ad un equipaggiamento di sicurezza allo stato dell'arte ed a risorse umane specializzate.

ESPO: La COP 21 (Conferenza dell'ONU sui cambiamenti climatici), in programma a Parigi dal 30 novembre all'11 dicembre, esplorerà le possibilità di intraprendere ulteriori iniziative inerenti al clima.

I trasporti naturalmente saranno presi in considerazione durante la conferenza.

In vista di questo evento, quale pensate possa essere il ruolo dei porti in ordine a tali iniziative?

APS: I porti come ogni altra impresa, possono e devono contribuire.

Sines si occupa a fondo delle questioni ambientali e lavora tutti i giorni per essere un porto più eco-compatibile.

La APS ha recentemente ultimato la costruzione di un magazzino del freddo che è stato progettato per essere autonomo dal punto di vista energetico.

Esso è completamente coperto da pannelli solari, mentre il freddo da realizzare nel magazzino sarà ottenuto dal processo di degassificazione del gas naturale liquido all'interno del nostro terminal.

ESPO: Quali iniziative stanno intraprendendo i Porti di Sines e dell'Algarve riguardo alla digitalizzazione?

APS: Sines è un porto informatizzato ed è stato uno dei pionieri del paese nell'implementazione dello Sportello Portuale Unico.

Da due anni il porto effettua operazioni con lo Sportello Logistico Unico, un aggiornamento dello Sportello Portuale Unico, consentendo il tracciamento ed il rintracciamento del carico a terra quando viene trasportato in ferrovia o su strada.

ESPO: L'ESPO è un partner di PORTOPIA, un progetto del 7° Programma Quadro finalizzato a misurare le prestazioni portuali.

Qual è il vostro approccio al riguardo?

APS: La APS prende parte al progetto PORTOPIA, dando un importante contributo ai contenuti dei risultati attesi di questa iniziativa.

Riteniamo che l'informazione statistica dovrebbe essere più armonica così come gli indicatori concernenti l'impatto sociale dei porti nella propria zona d'influenza.

Speriamo che il PORTOPIA possa indurre importanti e concreti progressi nel contesto di tali problematiche.

(da: espo.be, 30 novembre 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

PRONTA A TORNARE IN SERVIZIO LA NAVE DELLA MAERSK RECENTEMENTE AMPLIATA, MA IL PROSSIMO ANNO LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE TAGLIERÀ LA CAPACITÀ

Secondo Alphaliner, a partire dal varo del proprio programma di aggiornamento delle navi nel 2011, con la conversione della sua classe navale S da 8.200 a 9.600 TEU la Maersk Line avrà dato impulso alla capacità della propria flotta per 55.000 TEU, una volta completata la sua ultima serie di aggiornamenti.

A fronte di un quadro generale del settore che richiede tagli alla capacità, il vettore sta concentrando fermamente la propria attenzione sulla riduzione dei costi unitari con innovativi incrementi alla capacità navale.

A detta di Alphaliner, gli aggiornamenti vengono conseguiti mediante l'innalzamento della timoneria della nave dell'equivalente di due contenitori high-cube, di modo che due file in più di container possano essere stivate davanti al settore degli alloggi senza compromettere la visibilità.

Sebbene la portata lorda della nave non venga alterata in modo significativo, il vantaggio per la Maersk consiste nel fatto che la nave così aggiornata può accogliere un numero notevolmente maggiore di container di peso medio-leggero.

Ciò è particolarmente vantaggioso per le sue navi sulle rotte in cui i pesi medi dei carichi, compresa la tara del container, sono leggeri, come avviene nei traffici di esportazione asiatici in cui i pesi unitari medi sono in genere al di sotto delle 11 tonnellate, rispetto al normale limite delle 14 tonnellate.

Inoltre, nota l'analista, le conversioni contribuiranno altresì ad incrementare la capacità del vettore di riposizionare i contenitori vuoti nelle tratte di ritorno.

Gli ultimi aggiornamenti sono stati realizzati presso il cantiere navale di Qingdao in Cina sulla *Gudrun Maersk* da 9.500 TEU e cinque navi gemelle, convertendole ad una portata nominale di 10.880 TEU.

Le navi costruite nel 2005 e 2006 erano state approntate in origine presso i cantieri Odense Steel Shipyard in Danimarca che erano poi stati chiusi dal gruppo Maersk a gennaio del 2012.

L'ultima unità ad essere aggiornata nell'attuale programma sarà la *Gjertrud Maersk*, che secondo i programmi dovrebbe lasciare il cantiere alla fine di dicembre per aggregarsi alle sue navi gemelle nel servizio pendolare della Maersk AE-12/TP-2 Adriatico-Asia-Costa Occidentale USA, le cui operazioni vengono effettuate con la MSC, sua socia nell'alleanza 2M.

Nel contempo, il responsabile delle operazioni della Maersk Soren Toft ha dichiarato agli intervistatori in Asia alla fine di novembre che il vettore avrebbe tagliato la capacità nel 2016.



“Naturalmente speriamo che ci possa essere una sorpresa positiva in ordine alla domanda di contenitori, ma non ci contiamo sul serio.

Pertanto abbiamo preso la decisione di ridurre la capacità per allineare quella impiegata alla crescita della domanda cui assistiamo nel mercato” afferma.

Leggendo fra le righe dei suoi commenti, così come fra quelli degli altri dirigenti di spicco della Maersk, la compagnia di navigazione pioniera delle navi portacontainer ultra-grandi sembra chiedersi se sia stato saggio sparare il primo colpo nella caccia a tali unità con la propria ordinazione di 20 Tripla S da 18.000 TEU nel 2011, le ultime cinque della quali sono state consegnate quest'anno, specialmente alla luce del fatto che i mercati globali hanno subito una battuta d'arresto nella seconda metà di quest'anno.

La ricerca senza fine da parte dei vettori marittimi dell'acquisizione di costi unitari inferiori potrà avere un buon esito solamente se le loro portacontainer ultra-grandi saranno davvero piene, cosa che è stata una delle cause principali delle tariffe di nolo tracciate viste quest'anno.

(da: theloadstar.co.uk, 2 dicembre 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA DEUTSCHE BAHN POTREBBE AVERE IN PROGRAMMA UNA CERTA RIDUZIONE DEGLI ASSETTI SOCIETARI

Anche se è difficile calcolare il giusto valore della Deutsche Bahn – quali sarebbero gli spostamenti delle sue numerose parti e come il suo impero apparirà alla fine del prossimo anno ed oltre – è comunque possibile cercare di appurare perché il gruppo tedesco stia facendo un serio tentativo di cambiare i propri assetti societari.

Quando la società statale di trasporto ferroviario passeggeri e merci e di logistica ha pubblicato i propri risultati relativi alla metà dell'anno, l'amministratore delegato Rudiger Grube ha sottolineato come la Deutsche Bahn sia stata in grado di porre fine alla "più lunga e contraddittoria vertenza salariale nella storia del gruppo DB davvero all'ultimo minuto".

Di conseguenza, ha aggiunto, "non dovrebbero più esserci – e si spera che non ci saranno – altre ondate di scioperi con sospensioni del lavoro di oltre 350 ore nel trasporto passeggeri e più di 400 ore nel trasporto merci".

I suoi problemi operativi si sono rispecchiati nei suoi risultati finanziari della prima metà del 2015: le entrate sono aumentate dell'1,3% ma i profitti si sono quasi dimezzati, attestandosi a 391 milioni di euro rispetto a 642 milioni di euro.

Segnatamente, il debito netto è salito da 1,4 a 17,6 miliardi di euro in appena sei mesi, cosa che implica un aumento della leva finanziaria netta pari a 3,7 volte.

Gli amministratori affermano che la Deutsche Bahn non ha avuto altra scelta se non quella di diventare un ente più dinamico e snello e che qualsiasi trasformazione avrebbe chiaramente dovuto comportare iniziative nell'ambito aziendale in alcune divisioni fondamentali come la DB Schenker.

Quando annunciò la propria ristrutturazione all'inizio di questa estate, venne dibattuta la parziale privatizzazione della DB Schenker Logistics quale parte importante del piano, che giunge in un momento in cui certi rivali possono trarre vantaggio dall'incremento della concorrenza nella piazza di mercato europea.

Le forze della concorrenza e condizioni di mercato sfavorevoli nel trasporto e nella logistica costringono ad apportare cambiamenti nella Deutsche Bahn, sebbene il processo sia dolorosamente lento.

Separazione

Il gruppo non ha in programma la vendita delle proprie attività di trasporto e logistica, che effettuano operazioni sotto il marchio DB Schenker e comprendono due unità, la Logistica e la Ferroviaria, le cui entrate combinate ammontano al 50% circa del totale del gruppo.

Alla Logistica fanno capo entrate per circa 15 miliardi di euro ed è suddivisa in tre segmenti di attività: il trasporto merci aereo e marittimo (6,6 miliardi di euro); il trasporto terrestre europeo (6,4 miliardi di euro); la logistica contrattuale (2 miliardi di euro).



Nel contempo, la Ferroviaria – il cui nuovo capo, Jurgen Wilder, ha iniziato ai primi del mese – ha un fatturato di circa 5 miliardi di euro.

Partendo dal presupposto che la Deutsche Bahn raggiunga i 40 miliardi di euro di entrate a livello di gruppo nel 2015, le entrate delle unità operative della DB Schenker potrebbero essere valutate fra 0,5x e 0,7x, debiti netti inclusi, sulla base della traiettoria delle entrate, dei profitti operativi, dei margini e del livello di capitale investito in ciascuna unità.

Ciò significherebbe una fascia di valutazione fra 7,5 e 10,5 miliardi di euro per la Logistica e fra 2,5 e 3,5 miliardi di euro per la Ferroviaria.

Questi numeri riflettono il valore dell'impresa, piuttosto che il valore azionario, di entrambe le divisioni.

I dettagli sulla situazione finanziaria sono approssimativi, ma partendo dal presupposto che avvenga una separazione e che le due divisioni finiscano per assumersi il 30% del debito netto del gruppo, e che il risultante debito netto di 5,5 miliardi di euro possa essere assegnato alle due unità sulla base dei loro effettivi flussi di cassa operativi – che si possono desumere partendo da certi presupposti ma che non sono stati rivelati – allora il valore azionario della Logistica e della Ferroviaria potrebbe finire per essere pari, rispettivamente, a 6,5 e 2 milioni di euro.

Tuttavia, anche in questo scenario al rialzo, la loro leva finanziaria netta risultante sarebbe insostenibile, cosa che in parte spiega perché la DB Mobility Logistics – essenzialmente un conglomerato appartenente alla Deutsche Bahn ed alla quale sono assegnate le reti di trasporto integrate e che da sempre comprende le unità Logistica e Ferroviaria – non sia stata quotata in Borsa negli ultimi anni, malgrado gli ambiziosi piani di offerta pubblica iniziale e le favorevoli condizioni di mercato.

Quando sono stati pubblicati i risultati provvisori, *The Loadstar* aveva riferito che la DB Mobility sarebbe stata chiusa ed inserita nella società-holding del gruppo Deutsche Bahn al fine di ridurre le strutture doppie, mentre la DB Schenker Rail si sarebbe aggregata alla Bahn Long Distance.

Come il gruppo aveva ammesso allora, le unità di attività che “dimostravano le maggiori esigenze di iniziative per conseguire i loro rispettivi obiettivi finanziari” erano la Bahn Long Distance, la Bahn Regional, la Schenker Logistics e la Schenker Rail, tutte quante – Logistics esclusa – assegnate a vari progetti finalizzati a migliorare, fra le altre cose, la puntualità.

DB Netze Track

Per di più, la condotta anticoncorrenziale è una questione che non è resa più semplice dalla sua struttura aziendale eccessivamente diversificata, di modo che un'altra domanda è come la Deutsche Bahn apparirebbe se dovesse privarsi della proprietà dei binari, cosa che la Commissione Europea ha ripetutamente promesso agli altri paesi di costringere la società a fare.

La DB Netze Track – che comprende DB Netz, DUSS, DB Fahrwegdienste e DB RegioNetz Infrastruktur – ha avuto il maggiore impatto negativo sul margine operativo lordo aziendale nella prima metà dell'anno ed è stata responsabile di perdite operative per oltre 40 milioni di euro.

I pesanti requisiti patrimoniali rendono l'unità meno appetibile di quanto possa sembrare a prima vista e potrebbero renderla ancora meno di così per gli aspiranti pretendenti, nonostante gli immediati guadagni di quote di capitale.

La Deutsche Bahn afferma che “le unità delle attività relative alle infrastrutture hanno rappresentato complessivamente il 73% circa delle spese lorde di capitale” nella prima metà dell'anno, per complessivi 3,3 miliardi di euro nel periodo citato, rispetto al 65% circa dell'anno precedente, quando la DB Netze Track da sola era responsabile del 67% circa di quelle spese, rispetto al 58% della prima metà del 2014.

L'unità è pesante anche in termini di costi operativi.

Con i suoi 43.000 dipendenti, si classifica al terzo posto dietro alla DB Schenker Logistics (65.000) ed alla DB Arriva (45.300).

Tutti questi elementi hanno contribuito ad un calo del ritorno sul capitale impiegato dal 5,1% al 6,5% nella prima metà del 2014, il quale suggerisce che altri costi dovranno essere tagliati il più presto possibile, sollevando pertanto ancor di più lo spettro di possibili scioperi in futuro.

(da: theloadstar.co.uk, 8 dicembre 2015)

TRASPORTO STRADALE

L'EFFICIENZA DEL CARBURANTE DEI CAMION NON È MIGLIORE RISPETTO A DIECI ANNI FA

I camion dell'Unione Europea non sono più efficienti per quanto riguarda il carburante rispetto a quanto non lo fossero un decennio fa, secondo un rapporto pubblicato il 3 dicembre scorso, tanto da richiedere una regolamentazione dell'incremento delle emissioni derivanti da veicoli pesanti nello stesso modo in cui avviene per le automobili.

Lo studio elaborato dall'ICCT (International Council on Clean Transportation) constata che l'efficienza relativa al carburante dei veicoli pesanti, cui è dovuto un terzo delle emissioni di CO₂ nell'Unione Europea pur essendo solo una piccola frazione dei veicoli circolanti su strada, è rimasta invariata sin dai primi anni 2000.

Il rapporto giunge nel momento in cui – secondo una copia della contestazione



degli addebiti vista dalla Reuters - i regolatori antitrust dell'Unione Europea stanno indagando alcuni dei maggiori fabbricanti di camion europei in relazione alla fissazione dei prezzi ed al coordinamento dell'introduzione di nuove tecnologie inerenti alle emissioni.

I produttori di camion accusati di avere messo in piedi un cartello - Daimler, Volvo, Iveco, Scania controllata da Volkswagen, MAN e DAF - se riconosciuti colpevoli potrebbero trovarsi a dover affrontare multe sino al 10% delle proprie entrate annue.

Lo studio dell'ICCT, il medesimo gruppo che ha scoperto la manipolazione dei test sulle emissioni di ossido di azoto del diesel da parte del produttore tedesco di auto Volkswagen, ha rilevato che la quota delle emissioni di CO₂ da parte dei camion è in aumento nell'Unione Europea.

Gli Stati Uniti, invece, a giugno hanno proposto standard più rigorosi sulle emissioni dei camion che secondo le stime delle ricerche al riguardo potrebbero portare ad una riduzione del 33% dei tassi di consumo del carburante rispetto ai livelli del 2010.

Inoltre le tendenze di vendita hanno mostrato che nell'Unione Europea vengono venduti veicoli più pesanti e più grandi, simili a quelli presenti nel mercato statunitense.

Lo studio prosegue raccomandando l'istituzione di standard per l'efficienza del carburante o limitazioni alla CO₂ per i veicoli pesanti al fine di abbassare le emissioni.

L'Unione Europea ha introdotto un limite di 95 grammi di CO₂ per km entro il 2021 per le auto ed i furgoni ma finora non ha fatto lo stesso per i camion, sebbene diversi paesi lo abbiano richiesto.

"I produttori di camion affermano che possiamo fidare nel fatto che essi consegnino camion più efficienti" dichiara William Todts, dirigente trasporto merci del gruppo Transport & Environment promotore della campagna in questione.

"La realtà è che nell'ultimo decennio essi non hanno fatto virtualmente alcun progresso nell'efficienza del carburante mentre per molto di quel periodo si dice che essi abbiano realizzato un cartello.

È giunto il momento di cambiare marcia ed introdurre standard per l'economia di carburante del tipo degli Stati Uniti" afferma Todts.

(da: euractiv.com, 3 dicembre 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

GRANDI SPERANZE DELLA DHL PER LA FERROVIA ASIA-EUROPA

La DHL Global Forwarding si aspetta che i volumi sul proprio servizio ferroviario Asia-Europa si raddoppino o triplichino nel giro dei prossimi cinque anni dal momento che un numero maggiore di caricatori ravvisa i vantaggi in termini di prezzi e velocità che esso offre nei confronti rispettivamente del trasporto aereo e di quello marittimo.

Come molte imprese logistiche con una forte presenza in Asia ed Europa, la DHL ha ampliato i propri servizi intermodali fra i continenti quest'anno in risposta alla domanda della clientela ed il suo portafoglio adesso comprende tre direttrici ferroviarie dalla Cina all'Europa.

Peraltro, a differenza di molti dei suoi pari, essa offre anche altre opzioni multimodali fra cui quella mare-rotaia da Giappone, Corea e Taiwan all'Europa, nonché opzioni strada-rotaia dal Vietnam all'Europa.

Charles Kaufmann, amministratore delegato della DHL Global Forwarding per il Nord Asia e responsabile dei servizi a valore aggiunto per l'Asia Pacifico, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List.com* di aspettarsi di assistere alla movimentazione di carichi sempre più vari attraverso il servizio, in direzione sia est che ovest.

"Ritengo che ora abbiamo integrato bene il servizio ferroviario quale servizio sostenibile che va a situarsi fra il trasporto aereo e quello marittimo; stiamo attirando molti tipi di carichi: elettronica, automobili, beni di largo consumo eccetera.

Si tratta di una buona miscela" ha dichiarato.

"Siamo molto contenti dei volumi che stanno crescendo di mese in mese.

Ci sarà una crescita a doppia cifra quest'anno rispetto al 2014 e mi aspetterei lo stesso nel 2016.

Direi che in cinque anni mi aspetto che raddoppieremo o triplicheremo gli attuali volumi.

Ciò dipende dalle nuove tratte e da quanti treni merci le ferrovie sono in grado di gestire, ma non vedo ostacoli rispetto ad una crescita assai rapida".

La DHL acquisisce spazi in blocco presso le società ferroviarie nazionali sulle tre tratte dalla Cina all'Europa via Russia e/o Kazakistan ed offre servizi containerizzati a carico parziale ed a carico completo.

I tempi di viaggio variano da 14 giorni per la Polonia ad oltre 20 giorni per l'Europa meridionale ed il Regno Unito.

"Quanto a noi, in termini di origine, siamo in grado di collegarci da qualsiasi località della Cina mediante la ferrovia" afferma Kaufmann.

"Una volta giunti in Europa possiamo collegarci ovunque per ferrovia o camion e non si ha bisogno di un container completo dato che noi offriamo contenitori a carico parziale".

Kaufmann ha dichiarato che un importante caricatore recentemente ha movimentato parti di auto dal Giappone alla Cina via mare, poi alla volta dell'Europa per ferrovia e da lì al Regno Unito su camion.

"I tempi di viaggio sono stati di 24 giorni dall'area di Tokyo all'Inghilterra settentrionale" ha aggiunto.



"La ferrovia dall'Asia all'Europa costituisce ora un servizio molto affidabile e non abbiamo problemi relativi alle dogane od alla sicurezza.

Utilizziamo documenti di transito di modo che i contenitori non devono essere sdoganati fino a quando non raggiungono l'Unione Europea".

Kaufmann ha inoltre detto che la domanda sta migliorando.

"Ce n'è ancora di più in direzione ovest, ma siamo molto attivi anche in direzione est e possiamo disporre di alcune imprese che movimentano grandi volumi, principalmente beni d'investimento come le spedizioni di macchinari o automobili.

Questi carichi sono molto facili da gestire su treno".

Kaufmann sostiene poi che la ferrovia ha sofferto di meno i picchi della domanda rispetto al trasporto aereo e marittimo.

“Se il trasporto via aria diventa più costoso o difficile da trovare nell’alta stagione, allora attiriamo verso la ferrovia i clienti in cerca di un’altra soluzione.

Può darsi che prima essi mirassero al mare-aria, ma adesso la ferrovia è un’opzione fattibile”.

Continua Kaufmann: “Non si tratterà mai di sostituire il trasporto merci aereo o marittimo: questo è un prodotto che si piazza fra entrambi.

Generalmente, peraltro, abbiamo un sacco di prodotti movimentati nel corso dell’intero anno, di modo che non è come il trasporto merci aereo che presenta una grande alta stagione.

Non abbiamo picchi di 3-4 settimane”.

Kaufmann ha inoltre dichiarato che esiste la possibilità di estendere il servizio nel sud-est asiatico offrendo servizi internazionali di autotrasporto vincolato nell’ambito della rete ferroviaria.

“Al momento, questo non si sta verificando su larga scala” afferma.

“Il Vietnam è fattibile, ma per la Thailandia ci vogliono alcuni giorni in più di viaggio su camion.

Ma in futuro non lo escluderei.

Tutto sta diventando più veloce alle frontiere”.

Un’altra area di potenziale crescita è quella delle spedizioni a temperatura controllata.

“Abbiamo contenitori a temperatura controllata che offriamo e siamo inoltre in grado di riscaldare i container nel corso dell’inverno quando fa molto freddo” ha detto Kaufmann.

“Ma per la filiera del freddo, ci stiamo puntando in relazione a certi prodotti: si tratta di un mercato dove ravvisiamo una grossa crescita.

È ancora in fase di sviluppo per la ferrovia.

Ma stiamo già guardando alle opportunità assieme ad alcuni clienti nonché a come possiamo gestire la cosa.

In futuro movimenteremo più prodotti nella filiera del freddo per ferrovia”.

(da: lloydsloadinglist.com, 1° dicembre 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL TRASPORTO MARITTIMO ESCLUSO DALL'ULTIMA BOZZA DELLA COP21

L'ultima bozza del testo relativo alle discussioni sul clima della COP21, pubblicata il 9 dicembre scorso, ha mancato di menzionare il settore del trasporto marittimo, suscitando le critiche da parte di enti ambientalisti e governativi.

La precedente versione del testo comprendeva questo estratto: "Le parti [dovranno] [dovrebbero] [altro] perseguire la limitazione o la riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dai carburanti dell'aviazione internazionale e del bunker marittimo, lavorando rispettivamente per il tramite della International Civil Aviation Organisation e della International Maritime Organisation (IMO), in vista di concertare concrete misure per affrontare queste emissioni, fra cui lo sviluppo di procedure finalizzate ad integrare le emissioni derivanti dai carburanti dell'aviazione internazionale e dal bunker marittimo nelle strategie di sviluppo di basse emissioni".

Olaf Merk, amministratore per i porti ed il trasporto marittimo presso l'International Transport Forum dell'OCSE, ha dichiarato a *Container Management*: "Si tratta di una questione controversa, specialmente fra gli stati isolani del Pacifico e l'Unione Europea da un lato e i paesi del G77 (un'ampia coalizione di nazioni in via di sviluppo sparse in America Latina, Africa ed Asia) dall'altro".

"Il trasporto marittimo è stato inserito ed eliminato dalla bozza di testo diverse volte nel corso degli ultimi mesi" ha aggiunto.

"Considerando la mancanza di un accordo sulla questione, è già stato detto che la vicenda sarebbe stata utilizzata come moneta di scambio".

Attualmente, lo shipping rappresenta una quota del 2,2% delle emissioni complessive mondiali di CO₂.

Le sue emissioni sono raddoppiate dal 1990 ma sono diminuite del 10% dal 2007 al 2012.

John Kornerup Bang, responsabile per i cambiamenti climatici e la sostenibilità del gruppo alla Maersk, ha dichiarato che la compagnia di navigazione danese è rimasta delusa nel vedere l'omissione del trasporto marittimo nel testo,

sottolineando come essa avesse fatto pressioni sui negoziatori affinché ve lo includessero.

Riguardo alle conseguenze per il settore, ha dichiarato: "La nostra preoccupazione è più relativa al lungo termine quando il trasporto marittimo potrebbe non ottenere la corretta regolamentazione per essere aiutata in un futuro di carbonio molto inferiore.

Le altre modalità stanno cambiando, persino a favore del gas o dell'elettricità".

Secondo Bang, la reputazione dello shipping subirà un duro colpo a causa della potenzialmente lenta transizione verso il risparmio del carbonio, lasciandolo esposto a lungo andare nei confronti di settori maggiormente proattivi.



Aggiunge poi: "Un sacco di nostri grossi clienti sono preoccupati in ordine alle loro filiere distributive.

Anche se lo shipping è di gran lunga la modalità di trasporto più efficiente quanto alla CO₂, a lungo andare questa situazione potrebbe cambiare se si dovesse osservare molta più elettricità nel trasporto terrestre".

Tuttavia, passando a considerare il breve termine, sostiene: "Finora non ha avuto nessun impatto immediato negativo per noi.

La Maersk sta riducendo le emissioni (per container movimentato) del 60% entro il 2020 (rispetto al livello del 2007) ed inoltre noi disponiamo di una rete flessibile ed abbiamo risparmiato un mucchio di costi inerenti al carburante bunker.

Questo lavoro continuerà".

Alludendo al vasto obiettivo della COP21 – la riduzione del riscaldamento globale ad un aumento della temperatura di 2°C – il parlamentare europeo Matthias Groote, vice presidente della delegazione del Parlamento Europeo, ha dichiarato: "Non raggiungeremo mai l'obiettivo dei 2°C senza inserire nei nostri sforzi i maggiori emettitori".

Uno studio scientifico, pubblicato a novembre 2015 dal Parlamento Europeo, ha trovato che il trasporto marittimo potrebbe rappresentare il 17% delle emissioni globali di CO₂ entro il 2050 se venisse lasciato senza regole.

Prima dell'ultima pubblicazione della bozza della COP21, Groote aveva detto: "Un'altra priorità per noi qui è quella di far sì che il trasporto aereo e quello marittimo non siano lasciati fuori.

Nell'Unione Europea ci siamo dati obiettivi molto ambiziosi.

Ma quando si viene a parlare del trasporto aereo e marittimo internazionali, non si ravvisano provvedimenti.

Occorre che Parigi appronti un mandato chiaro, in modo che non ci si trovi in una situazione in cui alcuni settori sono oppressi ed altri semplicemente non fanno nessuno sforzo".

L'8 dicembre, il gruppo Maersk ha raccomandato di affidare le relative deleghe all'IMO in quanto "nella migliore posizione" per regolamentare l'impatto ambientale del trasporto marittimo.

Tuttavia, l'associazione ambientalista non governativa T&E (Transport & Environment) ha dichiarato che l'IMO non è riuscita per 18 anni a regolamentare il proprio settore.

Andrew Murphy, responsabile per le politiche della T&E, afferma: "L'eliminazione delle emissioni derivanti dal trasporto aereo e marittimo internazionale dalla bozza dell'accordo di Parigi sul clima rende impossibile mantenere l'incremento della temperatura al di sotto dei 2°C.

Quelle parti che sono alla ricerca di un accordo ambizioso devono insistere sul reinserimento nel testo del trasporto internazionale".

(da: container-mag.com, 10 dicembre 2015)

LOGISTICA

JOINT VENTURE FRA ARKAS E DUISPORT

La società turca di logistica Arkas Holding ed il duisport hanno annunciato la costituzione di una nuova associazione in partecipazione in occasione della *Logistrans*, una fiera sulla logistica svoltasi in Turchia.

L'obiettivo della joint venture consiste nello sviluppo di parchi logistici multimodali e servizi intermodali in Turchia.

L'accordo è stato siglato alla presenza del ministro dei trasporti della Renania del Nord-Vestfalia Michael Groschek, che ha sottolineato l'importanza della cooperazione per le località industriali e logistiche della Renania del Nord-Vestfalia.

"Il ponte fra Duisburg e la Turchia evidenzia l'importanza che le attività logistiche del duisport hanno nel nostro mondo globalizzato" ha detto Groschek.



"Il nuovo, efficiente collegamento fra Istanbul e Duisburg spiana la strada ad una vasta varietà di sviluppo ed opportunità di crescita per i caricatori della Renania del Nord-Vestfalia".

Uno dei primi progetti nell'ambito della joint venture si concentrerà sullo sviluppo e l'effettuazione di operazioni di un'area logistica multimodale ampia più di 200.000 m² nei pressi di Istanbul.

Quest'area è situata in prossimità del distretto industriale di Gebze.

I piani comprendono la costruzione di un terminal bimodale e la commercializzazione dei locali nei confronti di imprese produttive e logistiche.

I lavori di costruzione inizieranno nel 2016.

Gli investimenti complessivamente sono situati nella fascia alta di milioni a due cifre.

“La Turchia è uno dei principali mercati di crescita per la filiera di valore industriale e logistica.

Con il gruppo Arkas, ci siamo procurati un partner forte e multinazionale che completa in modo ideale la nostra rete.

Mettendo assieme le nostre competenze, siamo in grado di realizzare significativi potenziali a valore aggiunto nella regione e di ottimizzare ulteriormente le filiere di trasporto dei nostri clienti” sottolinea Erich Staake, amministratore delegato della Duisburger Hafen AG.

Lucien Arkas, presidente della Arkas Holding, ha aggiunto che fino adesso il gruppo logistico ha sempre effettuato investimenti cercando di prevedere e soddisfare le esigenze del settore.

“Entro il 2013 ci si aspetta che la quota della ferrovia nel trasporto merci del commercio estero della Turchia raggiunga il 15%” ha detto.

“Allo scopo di conseguire tali obiettivi, l’attenzione dovrebbe concentrarsi sull’incremento delle capacità logistiche e ferroviarie e questo è il motivo per cui stiamo accelerando i nostri investimenti.

Il terminal logistico intermodale di Izmit Kartepe, che sarà il primo nel contesto della nostra joint venture con il duisport, diventerà un vero hub una volta che il tunnel di Marmaray inizierà ad essere utilizzato per il trasporto merci ed inoltre quando il collegamento ferroviario Baku-Tbilisi-Kars diventerà operativo.

I carichi viaggeranno dall’Asia all’Europa, dall’Europa ai Balcani ed anche nei paesi dell’Asia centrale (Comunità di Stati Indipendenti).

Poiché il terminal sarà collegato per ferrovia, è altresì importante che le regole finalizzate alla liberalizzazione delle ferrovie vengano completate al più presto possibile”.

(da: bulk-distributor.com, 24 novembre 2015)

LEGISLAZIONE

LA E-VGM (VERIFICA ELETTRONICA DELLA MASSA LORDA) POTREBBE ESSERE IL FATTORE CHIAVE PER EVITARE IL CAOS DERIVANTE DALLA NUOVA NORMATIVA RELATIVA ALLA VERIFICA DEI PESI DEI CONTENITORI

Secondo una nuova indagine fra la clientela condotta dalla INTTRA (la piazza di mercato elettronica del trasporto marittimo), l'imminente entrata in vigore della verifica obbligatoria dei pesi dei container sta causando un diffuso timore di disservizi fra i caricatori e gli spedizionieri di merci.

I 410 interpellati che hanno risposto all'indagine hanno espresso a grande maggioranza la propria preoccupazione in ordine alla preparazione del settore del trasporto marittimo in relazione alla attuazione della regolamentazione sulla massa lorda verificata prevista dalla convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) e due terzi di loro hanno dichiarato di aspettarsi disservizi contenuti o rilevanti nel settore.

Appena il 30% degli interpellati si aspetta che le loro imprese e/o i loro clienti sapranno conformarsi quando la normativa sarà attuata il 1° luglio 2016; il 48% ha detto di "nutrire i propri dubbi", mentre il 10% afferma di non essere pronto assolutamente.

Coloro che hanno risposto prevedono la maggior parte dei disservizi nella regione dell'Asia-Pacifico (42%) seguita dall'Africa.

L'INTTRA, la cui piattaforma di e-shipping contiene approssimativamente una prenotazione su quattro a livello mondiale per quanto attiene i contenitori, ha varato una nuova iniziativa per coordinare la collaborazione in tutto il settore riguardo alla conformità alla SOLAS mediante presentazione elettronica della massa lorda verificata.

Uno dei principali problemi relativi all'imminente normativa – che è stato individuato in occasione di un recente seminario a Londra organizzato dalla BIFA (British International Freight Association) – si riferisce a come i caricatori e gli spedizionieri debbano presentare ai vettori la documentazione inerente alla massa lorda verificata.

A Robert Windsor, dirigente del settore politiche e adempimenti della BIFA, che ha trascorso molto tempo negli ultimi due anni in colloqui con vettori e regolatori in ordine alla nuova normativa, è stato chiesto dai membri

dell'associazione se fosse stata sviluppata una forma standard per la verifica della massa lorda.

La sua risposta è stata: "No. Allo stato attuale, sembra probabile che ogni vettore faccia da sé".

Tuttavia, l'iniziativa della verifica elettronica della massa lorda della INTTRA può porvi rimedio, dal momento che cerca di promuovere un accordo su uno standard tecnologico per la presentazione della documentazione digitale relativa alla verifica elettronica della massa lorda, così come di standardizzare le nuove procedure aziendali richieste per la conformità.

Fra loro c'è il termine di scadenza per le presentazioni della massa lorda verificata alle linee di navigazione, un fattore, questo, che molti considerano decisivo al fine di minimizzare ogni potenziale disservizio della filiera distributiva.

"Il nuovo emendamento alla SOLAS si limita a sancire che la massa lorda verificata dev'essere comunicata con sufficiente anticipo" ha detto ai delegati della BIFA Peregrine Storrs-Fox, dirigente gestione rischio del TT Club.

"Chiaramente, occorre che il conseguimento e la comunicazione della massa lorda verificata vengano effettuati il più facilmente possibile, ma la normativa non dice quali sono i termini di scadenza ed i vettori non si stanno esattamente lanciando a fornire spiegazioni in ordine a tali termini per quanto attiene il conseguimento delle informazioni da parte loro.

"Occorre che essi parlino con i loro clienti a questo riguardo" ha aggiunto.

L'iniziativa della INTTRA punta ad agevolare la collaborazione attraverso un forum online.

Finora si sono registrati nel gruppo di discussione oltre 100 membri, fra cui APL, BDP International, CEVA, Damco, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, Kuehne + Nagel ed altri vettori iscritti all'INTTRA.

I partecipanti all'iniziativa non debbono essere clienti dell'INTTRA o lavorare con qualche specifico fornitore al fine di eseguire le proprie operazioni di conformità.

Inna Kuznetsova, presidente della piazza di mercato INTTRA, sostiene: "La massa lorda verificata della SOLAS potrebbe costituire per il settore del trasporto marittimo ciò che il Millennium Bug è stato per il mondo del commercio in generale.

Questi risultati dell'indagine sono coerenti con tale previsione, dal momento che riflettono le preoccupazioni in ordine ai potenziali disservizi ed alla mancanza di preparazione.

Noi riteniamo che un'azione coordinata possa agevolare una tranquilla transizione.

E sono queste le basi dell'iniziativa e-VGM".

Parlando dei risultati dell'indagine e dell'iniziativa e-VGM con *The Loadstar*, la Kuznetsova ha detto che il fattore fondamentale per minimizzare i disservizi nella filiera distributiva containerizzata potrebbe essere quello di far sì che i vettori ricevano la massa lorda verificata prima di elaborare e presentare i propri programmi di stivaggio, normalmente fra 12 e 24 ore prima di uno scalo portuale.

Secondo la Kuznetsova, l'aggiornamento delle prassi attuali per far sì che ciò accada si dimostrerà difficoltoso.

Ad esempio, la SOLAS attribuisce la responsabilità della verifica dei pesi ai caricatori, oppure verosimilmente agli spedizionieri, a seconda di chi abbia firmato la polizza di carico.

Tuttavia, gli spedizionieri normalmente non conoscono il tipo di contenitore –



e, quindi, il suo peso – che riceveranno dal caricatore prima di effettuare una prenotazione presso il vettore.

Né il contenitore viene riempito in quella fase.

I caricatori attualmente comunicano il peso del carico con le istruzioni relative alla spedizione, ma ciò non comprende la tara

del contenitore richiesta per realizzare la massa lorda verificata.

“Il piano di stivaggio spesso viene elaborato ancor prima che venga ricevuta l'intera serie di istruzioni inerenti la spedizione.

Così, la messa a disposizione delle informazioni sulla massa lorda verificata dopo le istruzioni sulla spedizione arriva troppo tardi per la maggior parte dei vettori” spiega la Kuznetsova.

“Pertanto c'è la necessità di un messaggio fra le due comunicazioni: dopo l'effettuazione della prenotazione ma prima della ricezione delle istruzioni sulla spedizione, dichiarando la massa lorda verificata”.

La INTTRA spera di utilizzare l'iniziativa e-VGM per standardizzare la struttura di questo messaggio e le modalità di verifica della sua precisione.

Essa sta lavorando con l'ente senza scopo di lucro SMDG al fine di far sì che tutti i vettori si mettano d'accordo sulla struttura dei dati e la serie di campi richiesta.

Con appena sette mesi fino all'entrata in vigore delle nuove regole, la Kuznetsov ritiene che il successo dell'iniziativa sarà determinato dalla minimizzazione dei disservizi e dalla realizzazione di un'intesa fra spedizionieri e caricatori in ordine alla tempistica, alla forma, alla proprietà ed alle procedure di notifica.

"Sono 150 milioni i TEU spediti in tutto il mondo ed il 99% di loro sono soggetti alle regole della SOLAS, pertanto si spera che alleviare i problemi per tutte le parti di quella comunità possa alleggerire la congestione ed i possibili ritardi.

"L'iniziativa può anche fungere da pioniere per i piccoli spedizionieri di merci o caricatori che possono essere rimasti indietro, mostrando loro come possano adeguarsi ed ottenere l'accesso agli stessi strumenti ed il medesimo approccio più velocemente che facendolo per conto proprio" ha aggiunto.

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

STUDI E RICERCHE

TRATTATIVE CONTRATTUALI PER LE TARIFFE DI TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO IN FASE DI STALLO A CAUSA DEI PREZZI BASSI

Secondo la Drewry, le trattative fra caricatori e linee di navigazione containerizzate in ordine ai contratti annuali riguardo ai traffici Asia-Nord Europa sono in fase "di stallo".

A detta della ditta di analisi marittime, nessuna delle parti coinvolte sembra avere alcuna fretta di concludere i propri accordi annuali.

"I caricatori ritengono che la posizione dei vettori si indebolirà ulteriormente, mentre questi ultimi, assillati da un pessimo mercato, stanno pregando che possa esservi una qualche forma di corsa ai carichi per la fine dell'anno allo scopo di puntellare le tariffe".

Una successione di crolli tariffari, dato che la domanda è rimasta debole in seguito ad una scarsa alta stagione, ha indotto uno scoramento dei vettori e la Drewry ha registrato una caduta del 7,1% dei volumi sulla direttrice principale della rotta nel terzo trimestre, rispetto allo stesso periodo del 2014.

Il calo delle importazioni russe è continuato, tanto che i volumi contrattati nel terzo trimestre da un anno all'altro si sono attestati al 24%, sebbene – a detta della Drewry – vi sia la prova che il ritmo del declino stia rallentando dopo il crollo del 30% nei primi sei mesi.

Tuttavia, si afferma che nelle più mature economie europee il rallentamento è stato peggiore: le importazioni tedesche dall'Asia sono diminuite del 7,6% nel terzo trimestre, rispetto al calo del 2,3% nel corso della prima metà dell'anno.

Similmente, le importazioni del Benelux hanno subito un duro colpo nel terzo trimestre.

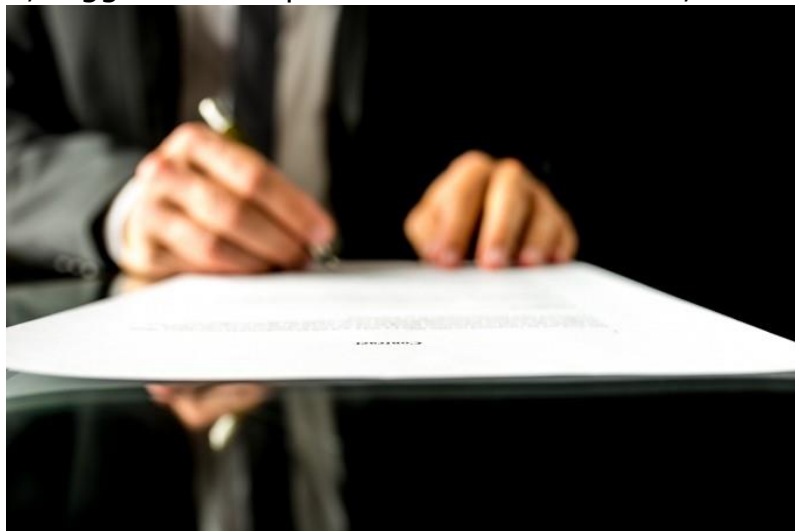
I volumi belgi sono diminuiti da un anno all'altro del 6,8%, mentre quelli olandesi sono calati del 3% ed entrambi i dati sono notevolmente peggiori di quelli relativi ai due trimestri precedenti.

La caduta del valore dell'euro nei confronti di un paniere di valute estere viene incolpata per gran parte della regressione non russa, ma anche il mercato del

Regno Unito – che resta al di fuori della moneta unica e tradizionalmente ha un’alta stagione più marcata – ha mostrato volumi deludenti.

La Drewry afferma che, sebbene le importazioni asiatiche mensili medie nel Regno Unito da luglio a settembre siano state del 12% più alte di quelle nei primi sei mesi dell’anno, i volumi sono diminuiti del 6,2% su base da un anno all’altro.

E, aggravando questa debole domanda, la capacità sulla tratta Asia-Nord



Europa è stata del 4,1% maggiore di quella del terzo trimestre del 2014, toccando un nuovo record di 974.000 TEU a settembre.

Tuttavia, a tale situazione ha fatto seguito una significativa riduzione degli slot sulla tratta principale ad ottobre, dal momento che i vettori hanno cercato di tamponare il rapido declino delle tariffe a pronti

mediante il ritiro di tonnellaggio, che è calato a 875.000 TEU, la fornitura mensile di slot più bassa da aprile del 2014.

La Drewry sottolinea inoltre che non sembra che l’annullamento dei traffici e la sospensione dei servizi abbiano comportato il miglioramento del livello di utilizzazione, tanto che i fattori di carico sulla tratta principale si sono deteriorati bruscamente sino al di sotto dell’80% nelle settimane conclusive del trimestre.

Di conseguenza, la Drewry afferma che i vettori non sono riusciti ad arrestare il calo delle tariffe a pronti prima dell’inizio delle trattative annuali sulle tariffe contrattuali.

Rispetto a quei contratti Asia-Nord Europa che sono stati conclusi, la Drewry afferma che “la logica attualmente indica che le tariffe in direzione ovest debbano essere fissate al di sotto dei 1.000 dollari per l’anno prossimo e, in alcuni casi, ben al di sotto”.

Infatti, rapporti aneddotici a *The Loadstar* suggeriscono come i vettori si stiano preparando a sfruttare l’occasione dei carichi con tariffe a pronti all’inizio del 2016, piuttosto che affidarsi a quelle che essi considerano tariffe contrattuali sub-economiche che sono attualmente sul tavolo.

(da: *theloadstar.co.uk*, 30 novembre 2015)

REEFER

I FORNITORI GLOBALI DI LOGISTICA INTEGRATA 3PL RAVVISANO OPPORTUNITÀ NELLA FILIERA DEL FREDDO IN CINA, SPECIALMENTE PER LA CARENZA DI MAGAZZINI REFRIGERATI

I fornitori di logistica integrata 3PL potrebbero trarre vantaggio dalla carenza in Cina di capacità di magazzinaggio refrigerato, che con poca probabilità riuscirà a tenere il ritmo con l'impennata della domanda malgrado un incremento del 55% dal 2013.

Un rapporto della CFLP (China Federation of Logistics & Purchasing) mostra



una capacità di magazzinaggio in Cina pari a 93,6 milioni di m³ quest'anno, nonché una capacità di camion refrigerati pari a 0,8 milioni di unità, in aumento rispettivamente del 55% e del 45% dal 2013.

Tuttavia, secondo Clement Lam, direttore generale della Swire Pacific Cold Storage, "c'è una generale carenza di magazzini e di trasporto del freddo in Cina".

Aggiunge Lam: "Esiste una grande domanda di magazzinaggio efficiente ed esteso, di distribuzione e centri di smistamento presso buone localizzazioni.

Noi riteniamo che la percentuale di prodotti trasportati ed immagazzinati in strutture della filiera del freddo appropriate si incrementerà in modo non proporzionato alla crescita della capacità".

La rete cinese della Swire, che ha iniziato le operazioni nel 2010, comprende otto siti di magazzini del freddo dotati di una capacità di movimentazione di 350.000 pallet.

La società è al terzo posto della classifica della International Association of Refrigerated Warehouses relativa alla capacità delle prime 25 imprese mondiali.

Parlando in occasione della recente conferenza *Cool Logistics Asia* svoltasi a Hong Kong, Lam ha detto che la Cina dispone di appena un terzo della capacità di magazzini del freddo pro capite dei paesi sviluppati.

Inoltre, qualcosa come il 30% di tutti i deperibili vengono gettati a causa di pratiche logistiche inefficienti ed alla carenza di visibilità lungo la filiera del freddo.

La domanda di refrigerazione è alimentata dalla crescente consapevolezza della sicurezza alimentare da parte del consumatore, così come dalle iniziative governative finalizzate a migliorare la qualità e la quantità dei servizi logistici della filiera del freddo.

Allo stesso tempo, anche lo spostamento verso il commercio elettronico sta avendo un impatto sulla logistica dei prodotti alimentari e sui tradizionali modelli distributivi, con molti dettaglianti alla ricerca di indicazioni circa le alternative di consumo.

Questi modelli alternativi, afferma Lam, sono difficile da rendere effettivi a causa del "radicamento" delle prassi locali di movimentazione logistica, dell'affidamento sui grossisti e della mancanza di canali distributivi strutturali disponibili.

"Ci sono un sacco di imprenditori locali che svolgono l'attività di vendita all'ingrosso e la maggior parte dei prodotti in Cina vengono distribuiti in questo modo.

Se si tratta di abbigliamento va bene, gli abiti non marciscono né fanno ammalare la gente, ma quando si ha a che fare con gli alimentari esistono immani preoccupazioni in ordine all'igiene del prodotto, che riguarda molto il modo in cui esso viene immagazzinato e trasportato" afferma Lam.

Il direttore della Swire ha poi spiegato che dal momento che ci sono livelli multipli di grossisti nell'ambito del sistema di distribuzione degli alimentari in Cina, è "quasi impossibile" per i dettaglianti conservare la visibilità dei loro prodotti persino dopo il solo primo livello.

Questa carenza di visibilità e la domanda di migliori servizi logistici della filiera del freddo significano un bel po' di opportunità per i 3PL ed i fornitori di magazzinaggio del freddo di ammodernare le reti distributive degli alimentari in Cina, specialmente nell'hinterland, lontano dalle maggiormente sviluppate città portuali e zone costiere.

Infatti, in relazione alla carenza di capacità, Lam ha dichiarato che, nel complesso, le attuali infrastrutture, comprese alcune di quelle di nuova costruzione o convertite, potrebbero non garantire l'integrità della temperatura.

La chiave consiste nella capacità di convertire le infrastrutture esistenti e questo può essere il caso in cui i 3PL esperti dispongono di un vantaggio.

Lam aggiunge che il governo cinese sta cercando di attirare operatori moderni mediante l'assicurazione dell'accesso al territorio, termini di investimento preferenziali e sovvenzioni, sebbene egli abbia avvertito come la Cina sia soggetta a frequenti modifiche della normativa sulla proprietà fondiaria.

(da: theloadstar.co.uk, 26 novembre 2015)

CONFERENZE E CONVEGNI

LE MEGA-ALLEANZE NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO SI TROVANO DI FRONTE AD UNA NOTEVOLE RISTRUTTURAZIONE ALLA LUCE DELLE NUOVE INCOMBENTI FUSIONI

Secondo i partecipanti alla *Intermodal Conference* svoltasi recentemente ad Amburgo, la proposta fusione dei gruppi di trasporto marittimo cinesi di proprietà statale China Shipping e COSCO, nonché il possibile rilevamento della NOL e della sua branca containerizzata APL da parte della CMA CGM, potrebbero comportare una riorganizzazione strutturale nell'ambito delle alleanze delle linee di navigazione containerizzate.

Camilla Jain Holtse, funzionaria dell'ufficio preposto all'osservanza delle regole sulla concorrenza della Maersk Line, ha suggerito che le alleanze est-ovest potrebbero ridurre il proprio numero da quattro a tre all'indomani dell'attuale tornata di attività di fusioni ed acquisizioni nel settore.



17 - 19 NOVEMBER 2015 • HAMBURG MESSE

Altre modifiche potrebbero essere la trasformazione della Ocean Three in Ocean Four, della G6 in G5 e della CKYHE in KYHE.

La CMA CGM e la China Shipping fanno attualmente parte della Ocean Three, la COSCO è un membro della CKYHE e la APL fa parte della G6.

Anthony Woolich, socio della Holman Fenwick Willan, ha detto di aspettarsi che l'autorità regolatrice cinese approvi senza indugio la fusione fra China Shipping e COSCO, ma di non essere sicuro di quale possa essere l'atteggiamento del regolatore americano, la FMC, o della Commissione Europea.

La Holtse ha sostenuto che i caricatori stanno già fruendo di notevoli vantaggi derivanti dalle attuali alleanze, fra cui il legame 2M della sua ditta con la MSC, inclusa la ricezione di "un prodotto migliore ad un costo inferiore".

Il principale vantaggio che i vettori hanno ricavato dall'appartenenza alle alleanze è consistito nella "capacità di impiegare grandi navi in modo efficiente, migliorando pertanto l'utilizzazione" ha affermato.

La signora ha poi ricordato ai partecipanti che esiste una lunga storia di accordi per la condivisione di navi e di alleanze nel settore della navigazione di linea e che i nuovi e più grandi raggruppamenti non danneggerebbero la concorrenza nel mercato.

La Holtse sostiene che le alleanze hanno assicurato "partenze frequenti e tariffe più a buon mercato" poiché i risparmi sui costi alla fine vengono trasferiti al caricatore.

Ha poi affermato che le alleanze hanno consentito ai vettori più piccoli di competere con i propri rivali maggiori e ha aggiunto che "non esiste la prova di un incremento su larga scala delle tariffe di nolo in relazione ad accordi di condivisione delle navi" su tutte le rotte.

Tuttavia, Peter Wolters, direttore del settore sostenibilità dello sviluppo delle attività presso lo ESC (Consiglio dei Caricatori Europei), afferma che le mega-alleanze hanno avuto quale conseguenza una "overdose di hub-and-spoke" con tempi di lavorazione più lunghi per i contenitori ed un maggiore rischio per le merci.

Wolters ha richiamato l'attenzione sull'attuale strategia consistente nell'annullare le partenze per regolare domanda ed offerta, descrivendola come "una piaga per il settore" e ha segnalato come la maggior parte delle indagini sull'affidabilità delle linee di navigazione non siano state in grado di tener conto dei viaggi che sono stati aboliti.

Le partenze cancellate, spesso con breve preavviso, hanno comportato l'ammasso od il trasbordo dei container ed i particolari di tale situazione spesso sono stati comunicati in modo insufficiente dai vettori ai caricatori, cagionando - a detta di Wolters - una notevole interruzione della filiera distributiva.

Ha poi sostenuto che, con l'avvento delle grandi alleanze, la qualità del servizio è diminuita, tanto che alcuni vettori non sono stati informati dai propri partner dei ritardi delle navi o dei cambiamenti aggiuntivi agli scali portuali.

Wolters afferma che s'è inoltre verificato un significativo deterioramento in altri livelli di servizio, fra cui il ritardo nel rispondere alle richieste di quotazione e gli errori nelle polizze di carico e nella fatturazione.

L'economista Nils von Hinten Reed, socio amministratore del CEG Europe, ha suggerito che, con l'ovvia eccezione della fissazione dei prezzi, ai vettori dovrebbe essere consentito di collaborare in modo più stretto al fine di migliorare le prestazioni a mutuo vantaggio delle linee di navigazione containerizzate e dei loro clienti.

Egli pensa che sebbene i caricatori possano dire di volere un servizio speciale, non sembra però che abbiano voglia di pagarlo, citando l'esempio dell'abortito prodotto Daily Maersk.

(da: theloadstar.co.uk, 24 novembre 2015)

IN CALENDARIO

2016

28-29 Jan	10th Indian Ocean Ports & Logistics 2016 Reunion Island
15-17 Feb	PMAESA Conference 2016 Dar Es Salaam, Tanzania
16-17 Feb	RoRo Shipping Conference Gothenburg, Sweden
25-26 Feb	7th Intermodal Asia 2016 Melbourne, Australia
29 Feb - 2 Mar	ICHCA International Conference 2016 Barcelona, Spain
13-15 Mar	International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports" Alexandria, Egypt
22-23 Mar	8th International Conference & Exhibition USA 2016 Charleston, USA
7-8 Apr	15th Intermodal Africa 2016 Accra, Ghana
24 -29 Apr	28th Annual Port State Control Course Southampton, UK
27-28 Apr	4th MED Ports 2016 Tanger, Morocco
19-20 May	International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport Le Havre, France
26-27 May	5th Black Sea Ports & Shipping 2016 Constanta, Romania
30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress Vancouver, Canada
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016 Bangkok, Thailand
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016 Colombo, Sri Lanka
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016 Jeddah, Saudi Arabia
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016 Mombasa, Kenya

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.