



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXIV
Numero del 29 febbraio 2016

PORTI

IL PORTO DI AMBURGO NEL 2015 Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

SEMBRA CHE L'ACQUISIZIONE DELLA CSAV ABBIATO AIUTATO LA HAPAG-LLOYD
A TRASFORMARE LE PERDITE DEL 2014 IN PROFITTI NEL 2015 " 9

TRASPORTO INTERMODALE

LA KOMBIVERKEHR CONSEGUE IL MAGGIOR INCREMENTO DELLE CONSEGNE
NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA SUSTAINABLE SHIPPING INITIATIVE SOLLECITA IL SETTORE AD ADOTTARE POLITICHE
VERDI E TECNOLOGIE PULITE " 14

INDUSTRIA

PUBBLICATO IL RAPPORTO COA "MATERIALI ALTERNATIVI PER LA PAVIMENTAZIONE 2016" " 17

LOGISTICA

CONTINUANO LE VOCI SU IMPORTANTI ACQUISIZIONI NELLA LOGISTICA " 19

LEGISLAZIONE

LE ARGOMENTAZIONI CAPZIOSE DEGLI ESPORTATORI STATUNITENSI
PER FAR RINVIARE L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA SUL PESO DEI CONTENITORI " 22

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA HAPAG-LLOYD COLLAUDA LA PIATTAFORMA XVELA " 25

STUDI E RICERCHE

I CANALI AVVERTONO LE RIPERCUSSIONI DELLA CRISI DEL TRASPORTO MARITTIMO
CONTAINERIZZATO DATO CHE LE NAVI ALLUNGANO IL PERCORSO Pag. 27

REEFER

CONTENITORI REEFER DOTATI DI MIGLIORI CARATTERISTICHE METTONO LE LINEE DI NAVIGAZIONE
IN GRADO DI SOTTRARRE PIÙ CARICHI DEPERIBILI AL TRASPORTO MERCI AEREO " 29

IN CALENDARIO " 32

29 febbraio 2016

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

PORTI

IL PORTO DI AMBURGO NEL 2015

Risultati più elevati nei carichi alla rinfusa e crescita sostenuta nei traffici ferroviari ed idroviari fra scalo marittimo e hinterland; rallentamento nella movimentazione di contenitori. Nel 2015 i risultati relativi carichi di origine marittima passati attraverso il Porto di Amburgo sono stati del 5,4% più bassi per 137,8 milioni di tonnellate.

Ad Amburgo quale porto universale, la crescita della produzione di carichi alla rinfusa è stata mantenuta nel 2015.

In questo importante segmento di lavorazione, i volumi complessivi di 45,5 milioni di tonnellate hanno rappresentato una crescita del 5,8% rispetto all'anno precedente.

Nel 2015 la movimentazione di contenitori per 8,8 milioni di TEU (container standard da 20 piedi) non ha raggiunto il totale dell'anno precedente, essendo calata del 9,3%, una riduzione significativa.

Il senatore Frank Horch ha sottolineato il grande significato del porto per Amburgo, mettendo in guardia dal parlarne con sufficienza: "Chiunque abbia familiarità con le attività portuali comprenderà come il successo del Porto di Amburgo non possa essere misurato solamente in TEU.

Il suo successo è composto da molti elementi.

Ciò che rende forte il Porto di Amburgo è il suo carattere di porto universale.

Il Porto di Amburgo è in effetti una delle maggiori e più varie zone industriali della Germania.

La movimentazione dei carichi, la logistica e l'industria sono qui strettamente interconnessi e reciprocamente interattivi.

Il porto consiste nella somma di queste numerose e variamente sfaccettate attività, qualcosa che non può essere descritta dalle sole cifre relative ai risultati.

Vorrei assolutamente avvertire che non è il caso di evocare la crisi.

Così facendo, si danneggia il nostro porto e lo consegna nelle mani dei nostri concorrenti.

Per noi, le fluttuazioni economiche non sono nulla di nuovo: fanno parte delle nostre attività.

Nessuno contesta il fatto che ci stiamo confrontando con grandi difficoltà; peraltro, insieme, le gestiremo!”.

Il Porto di Amburgo riferisce di detenere il 30% circa dei carichi containerizzati locali, mentre la crescita del trasporto containerizzato dallo scalo all’hinterland per ferrovia è in aumento del 2,8%, così come quella su chiatte fluviali è in aumento del 27,5%.

Quale porto universale industriale, esso svolge una rilevante ed indispensabile funzione relativa alle forniture per l’economia locale presso la sua sede e nella regione, unitamente con i primari mercati interni.

Il calo dei risultati inerenti ai container di origine marittima è attribuibile soprattutto ai volumi inferiori movimentati con la Cina, la Russia e la Polonia.



In totale, nel 2015 qualcosa come oltre 800.000 TEU in meno rispetto all’anno precedente sono stati movimentati per questi partner commerciali di speciale importanza nei traffici containerizzati con il Porto di Amburgo.

“Fra i porti del Nord Europa, quello di Amburgo ha conservato la propria forte posizione nei traffici containerizzati con la regione del Baltico.

Rispetto ai porti quali Anversa e Rotterdam, Amburgo riferisce una percentuale di circa sette punti più alta riguardo ai carichi di trasbordo” spiega Axel Mattern, membro del comitato esecutivo per il marketing del Porto di Amburgo.

“Questa è una delle ragioni per cui Amburgo è stato afflitto più seriamente di Anversa o Rotterdam dalla debolezze del commercio con l’estero della Cina e dai problemi economici della Russia, per esempio” ha aggiunto Mattern.

Una grande quota dei carichi movimentati ad Amburgo per la Cina e la Russia viene trasbordata via Amburgo e caricata dalle portacontainer a lungo raggio sulle navi di raccordo.

“I traffici containerizzati con la Cina in ribasso del 14,4% e con la Russia in calo del 34,4% potrebbero non essere stati controbilanciati dai volumi in crescita per i traffici containerizzati con altri paesi quali la Malaysia, l’India, gli Emirati Arabi Uniti od il Messico.

Poiché le statistiche relative ai traffici di trasbordo in tutto il mondo si riferiscono al trasferimento costiero dalla grande portacontainer alla feeder o viceversa ogni volta che esso avviene, ogni calo di trasbordo comporta conseguenze doppie per i risultati dei porti” spiega Mattern.

Anche la diminuzione dei traffici containerizzati di origine marittima con i porti polacchi è stata causata dal fatto che i servizi containerizzati di linea scalano Danzica direttamente senza trasbordare presso uno dei porti della fascia settentrionale.

“Questi scali diretti rappresentano sempre per gli armatori un’alternativa ai traffici di trasbordo, nel contesto dei quali la maggioranza di loro nondimeno serve tali porti hub come Amburgo, ad esempio” afferma Mattern.

Perché avvengano scali diretti è essenziale che ci siano disponibilità di carichi sufficienti e porti attrezzati per la movimentazione delle mega-portacontainer.

I volumi da record nel trasporto alla volta dell’hinterland portano la ferrovia al primo posto della ripartizione modale

In occasione della conferenza stampa congiunta del Porto di Amburgo, Jens Meier, presidente del comitato esecutivo della HPA, ha sottolineato gli eccellenti progressi dei servizi per l’hinterland del porto nel 2015.

Meier afferma che è particolarmente gratificante che i servizi terrestri nel loro complesso abbiano generato una crescita e che, con volumi in aumento del 3,1% per 45,8 milioni di tonnellate, la ferrovia in particolare abbia conseguito i suoi risultati migliori di sempre.

“Il buon lavoro paga.

Con l’ottimizzazione dei nostri processi siamo riusciti a piazzare la ferrovia nella posizione di più importante modalità di trasporto, davanti all’autotrasporto.

Si tratta di una prestazione eccezionale nel contesto europeo.

Le cifre mostrano in effetti quanto potenziale risieda nell’espansione intelligente delle infrastrutture.

Noi miglioreremo ulteriormente questo potenziale” ha sostenuto Meier nella conferenza stampa annuale.

“Con una quota percentuale di 45,3 punti della ripartizione modale del Porto di Amburgo, la ferrovia ha scalzato l'autotrasporto, la modalità leader precedente, che con 42,7 milioni di tonnellate si è presa una quota del 42,4%.

Si tratta di un caso unico in Europa che dimostra come la ferrovia eco-compatibile svolga un ruolo di punta nei traffici degli scali marittimi” afferma Ingo Egloff, membro del comitato esecutivo per il marketing del Porto di Amburgo.

Nel 2015 anche i traffici containerizzati per ferrovia hanno realizzato un nuovo record, incrementandosi del 2,8% sino a 2,3 milioni di TEU.



Più di 200 treni merci raggiungono o lasciano il Porto di Amburgo ogni giorno.

Con 1.100 treni containerizzati alla settimana, Amburgo si lascia alle spalle con ampio margine porti come Rotterdam od Anversa.

“Amburgo è il leader europeo per i contenitori trasportati per ferrovia ed è il principale porto ferroviario.

Fra i porti del Nord Europa, la quota di Amburgo dei container trasportati per ferrovia è di circa il 50%, mentre a Rotterdam è di quasi il 19% e ad Anversa grosso modo dell'8%” sostiene Egloff.

Egloff ha inoltre sottolineato il fatto che i dati iniziali relativi ai trasporti indicano che nel 2015 le chiatte fluviali hanno conseguito un progresso del 27,5%, trasportando 130.000 TEU.

Complessivamente, i quantitativi di carichi trasportati dalle chiatte fluviali sono stati superiori del 13,6% per 12,4 milioni di tonnellate.

“Pertanto, Amburgo ha scalzato Colonia quale secondo porto fluviale interno della Germania.

Riguardo al trasporto in entrata ed in uscita delle spedizioni non sensibili alla tempistica, e specialmente in relazione ai carichi pesanti e/o a quelli connotati da elevati volumi, le navi fluviali interne occupano una posizione estremamente importante nella varietà di vettori del nostro porto universale, alleviando

persino il compito di altri vettori, ed occorre che questo riceva ulteriore impulso” afferma Egloff.

Crescita rinnovata nei risultati dei carichi alla rinfusa nel 2015

In aumento del 9,2% per 22,3 milioni di tonnellate, i carichi da presa hanno dominato il settore delle rinfuse.

C'è stata una massiccia importazione di carbone, più alta del 27,3% per 7,7 milioni di tonnellate, che ne hanno assicurato la crescita.

Oltre alle acciaierie della Germania settentrionale ed orientale, fra i clienti di tale settore compaiono gli impianti industriali e le centrali elettriche.

In aumento del 12,4% per 9,2 milioni di tonnellate, anche i carichi aspirati hanno conseguito una notevole crescita.

In salita del 28,8% per 4,2 milioni di tonnellate, il maggior numero di esportazioni di cereali ha contribuito agli eccellenti risultati annui del settore.

In ribasso del 2,6% per 14 milioni di tonnellate, nel 2015 i risultati dei carichi liquidi sono stati leggermente inferiori a quelli dell'anno precedente.

Nel 2015 i risultati dei carichi generali non containerizzati, ad esempio le parti di impianti fuori sagoma ed i carichi ro-ro, hanno totalizzato 1,7 milioni di tonnellate, restando al 14,1% al di sotto dell'anno precedente.

Le inferiori esportazioni di ferro ed acciaio hanno afflitto le esportazioni nel complesso.

A giudizio di Ingo Egloff, la persistente crescita del numero di scali ad Amburgo da parte di portacontainer ultra-grandi, che si sono incrementati del 27,6% sino al numero di 647, sottolinea l'urgenza della attuazione dell'adeguamento da lungo tempo atteso del canale di navigazione del Basso ed Esterno Elba.

“Richiediamo con urgenza il dragaggio del canale in modo che le navi ultra-grandi in particolare possano essere movimentate con maggiore flessibilità, ed i carichi di trasbordo nel Porto di Amburgo assicurano posti di lavoro presso i terminal” sostiene Egloff.

Le restrizioni attualmente in essere nell'Elba limitano l'utilizzazione delle capacità di trasporto di grandi navi ed ostacolano l'incrocio ed il passaggio delle navi e, di conseguenza, un più flessibile flusso dei traffici sul fiume.

“Dopo il dragaggio del canale, una portacontainer ultra-grande potrebbe trasportare sino a 1.800 container carichi (TEU) in più”.

Nel 2015 c'è stato un ulteriore incremento del numero delle portacontainer ultra-grandi con capacità di slot fra i 14.000 ed i 17.000 TEU, mentre gli scali da parte di tali navi sono aumentati del 142% sino a 150.

Anche per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza, il dragaggio del canale che assicurerebbe l'incrocio fra mega-navi produrrebbe vantaggi per il controllo dei traffici sull'Elba.

Il Porto di Amburgo impiega più di 156.000 persone nella Regione Metropolitana amburghese.

Con un valore aggiunto lordo di 20,5 miliardi di euro, esso è anche di immensa importanza per l'intera economia tedesca.

Al fine di mantenere il porto universale sul suo sentiero di crescita, a giudizio di Axel Mattern ed Ingo Egloff, oltre a dragare il canale nel Basso ed Esterno Elba, occorre adattare ed ampliare i corridoi di accesso e dispersione per il trasporto delle merci a mezzo ferrovia, camion e chiatte fluviali.

Data la difficoltà di valutare il verosimile sviluppo dei traffici con l'estero nell'ambito dei mercati primari del porto, è difficile fare una previsione per il 2016.

L'organizzazione del marketing del Porto di Amburgo pertanto ritiene realistico il livello dei risultati complessivi del 2015.

(da: hafen-hamburg.de, 10 febbraio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

SEMBRA CHE L'ACQUISIZIONE DELLA CSAV ABBIА AIUTATO LA HAPAG-LLOYD A TRASFORMARE LE PERDITE DEL 2014 IN PROFITTI NEL 2015

La Hapag-Lloyd ha annunciato il 23 febbraio una EBIT (introiti al lordo degli interessi e delle tasse) preliminare non sottoposta a revisione di appena 20 milioni di dollari USA per i tre mesi finali del 2015, cosa che suggerisce come il vettore abbia subito una perdita netta nel trimestre.

Tuttavia, in una dichiarazione della compagnia di navigazione si legge che essa "ha conseguito i propri obiettivi di introito per il 2015".

Come molti dei suoi pari, la Hapag-Lloyd ha avuto problemi nel corso dei mesi finali dell'anno scorso dal momento che le tariffe di nolo relative alle sue principali rotte di traffico est-ovest e nord-sud hanno continuato a sopportare una intensa pressione.

I conti non sottoposti a revisione della Hapag-Lloyd mostrano una EBIT per l'intero 2015 pari a 407 milioni di dollari USA ed il risultato netto finale probabilmente presenterà un notevole miglioramento rispetto al 2014, quando aveva fatto registrare una perdita di 737 milioni di dollari USA.

Malgrado avesse portato a termine l'incorporazione delle attività di linea della CSAV lo scorso anno, le entrate della Hapag-Lloyd erano state pari alla deludente cifra di 9,8



miliardi di dollari USA, rispetto ai poco più di 9 miliardi di dollari USA precedenti l'integrazione: una prova ulteriore di come il vettore sia stato spremuto per quanto attiene le tariffe di nolo, e non ultimo nel proprio settore dell'America Latina, che dopo l'assimilazione della CSAV rappresenta ora la sua maggiore regione quanto ai traffici.

I volumi del 2015 sono stati in aumento in modo significativo, per 7,4 milioni di TEU, rispetto ai 5,9 milioni di TEU dell'anno prima, ma la sua tariffa di nolo media è calata sino a 1.225 dollari USA per TEU da 1.427 dollari USA.

Peraltro il vettore ha mantenuto la propria tariffa di nolo media più alta di quella della Maersk Line a 1.100 dollari USA per TEU e notevolmente superiore a quella della APL, che ieri ha riferito una tariffa media relativa all'anno di 950 dollari USA per TEU.

Nel rapporto provvisorio relativo a nove mesi della Hapag-Lloyd, l'EBIT inerente al terzo trimestre è stata indicata in 90 milioni di dollari USA, producendo un modesto profitto netto di 3,5 milioni di dollari USA, di modo che la società potrebbe senza dubbio avere subito una perdita netta nel terzo trimestre.

In quel momento, a novembre, l'EBIT era stata indicata in 387 milioni di dollari USA per i nove mesi, mostrando un profitto netto di 176 milioni di dollari USA, la maggior parte del quale conseguito nella prima metà dell'anno.

L'amministratore delegato Rolf Habben Jansen aveva dichiarato in quel momento di aspettarsi di conseguire 400 milioni di dollari USA in risparmi sinergici derivanti dall'integrazione delle attività containerizzate della CSAV: più dei 300 milioni di dollari USA stimati in origine.

E la Hapag-Lloyd ha persistito nella propria strategia di taglio dei costi, riducendo il conteggio relativo alle attività oggetto di fusione da circa 12.000 a 9.500.

A dicembre essa ha inoltre bloccato la tradizionale commissione degli agenti di spedizione agli intermediari nella maggior parte delle proprie regioni.

Nel contempo, non sembra che gli investitori siano rimasti troppo impressionati dai risultati preliminari della Hapag-Lloyd, dal momento che le sue azioni alla Borsa di Francoforte hanno perso un altro 2% il 24 febbraio scendendo fino a 15,90 euro.

A novembre, la Hapag-Lloyd aveva raccolto 300 milioni di dollari USA mediante una problematica offerta pubblica iniziale che aveva assistito ad una fluttuazione del prezzo fino al punto più basso dell'offerta a 20 euro per azione.

In quel momento era stato detto che i ricavi sarebbero stati investiti in nuove navi e nuovi container.

I conti definitivi del 2015 del gruppo Hapag-Lloyd saranno pubblicati il 23 marzo.

(da: theloadstar.co.uk, 24 febbraio 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

LA KOMBIVERKEHR CONSEGUE IL MAGGIOR INCREMENTO DELLE CONSEGNE NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI

La Kombiverkehr KG, con sede a Francoforte in Germania, leader del mercato europeo del trasporto intermodale, ha concluso l'anno finanziario 2015 con un incremento del 5,8% delle consegne.

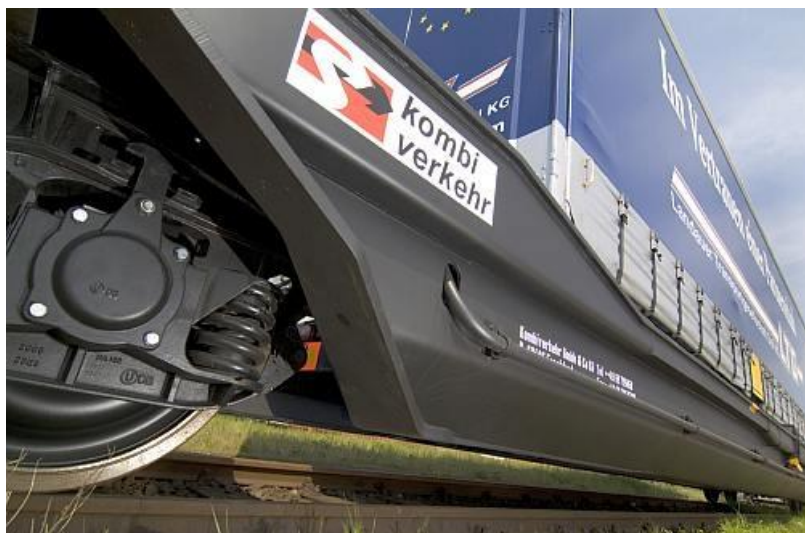
Espresso in cifre, ciò significa che grazie alla Kombiverkehr sono state dirottate dalla strada alla rotaia 978.095 consegne camionistiche (1,96 milioni di TEU).

“Abbiamo risposto alla crescente domanda dei nostri clienti giusto all'inizio del 2015 mediante l'offerta di un numero maggiore di prodotti e servizi, fra cui nuovi treni, tonnellaggi più elevati e partenze più frequenti.

Abbiamo superato i nostri obiettivi fissati per il precedente anno finanziario ed abbiamo così conseguito il maggiore incremento delle consegne negli ultimi cinque anni.

Confidiamo di superare la cifra di un milione di consegne trasportate dalla Kombiverkehr ancora una volta nel 2016” afferma Robert Breuhahn, amministratore delegato della società con sede a Francoforte.

Anche un certo numero di partenariati ha contribuito all'espansione della più grande rete intermodale d'Europa.



L'iniziativa di sciopero attuata dal sindacato dei macchinisti ferroviari GDL, che si è protratta dall'inizio dell'anno scorso fino maggio, ed il basso prezzo del diesel hanno comportato serie implicazioni per i trasporti in Germania, dove sono stati trasportati 201.703 carichi in camion (-

1.972 consegne, vale dire meno 1,0% rispetto al 2014).

“Se non fosse stato per questi fattori esterni negativi, il trasporto combinato nazionale avrebbe certamente condiviso la solida e stabile crescita economica avvenuta in Germania” afferma Breuhahn.

Il trend dei trasporti internazionali, fra cui i porti tedeschi del Mar Baltico, è stato di gran lunga positivo.

In totale sono stati dirottati verso la ferrovia 776.392 contenitori, casse mobili e semirimorchi (1,56 milioni di TEU).

Con 55.373 consegne in più (+7,7%) rispetto al 2014, la Kombiverkehr ha così persistito nella tendenza verso l'alto degli ultimi anni.

Affidando il trasporto delle proprie consegne alla ferrovia rispettosa del clima, i clienti della Kombiverkehr KG hanno alleviato l'ambiente di 1,1 milioni di tonnellate di CO₂ nel 2015.

Breuhahn ha accolto favorevolmente questo esito positivo: “Quale una delle modalità di trasporto più eco-sostenibili, la ferrovia offre alle imprese di spedizioni e logistica l'opportunità di ridurre le emissioni di gas serra CO₂.

Nell'ambito del settore trasporti, i nostri clienti stanno contribuendo a far sì che gli obiettivi climatici globali concordati a Parigi a dicembre del 2015 vengano conseguiti.

Nel 2015, la Kombiverkehr ha trasportato in sicurezza 978.095 consegne camionistiche all'interno della più grande rete intermodale d'Europa per mezzo di strumenti eco-compatibili.

Riguardo alla Kombiverkehr

Fondata nel 1969, quale operatore numero uno di trasporto intermodale la Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG sviluppa, organizza e commercializza una rete ferroviaria intermodale che offre agli spedizionieri ed alle imprese di trasporto una combinazione intelligente dei vantaggi della strada, della ferrovia e della nave.

La Kombiverkehr assicura ogni notte oltre 170 partenze di convogli ferroviari con più di 15.000 collegamenti per un trasporto merci efficiente dal punto di vista dei costi, sicuro ed eco-compatibile in tutta Europa.

La società a responsabilità limitata appartiene a circa 230 società di spedizioni e trasporti nazionali ed internazionali così come alla DB Mobility Logistics AG.

La società, con sede a Francoforte sul Meno, ha spostato complessivamente 978.095 consegne su camion (1,96 milioni di TEU) dalla strada alla rotaia nel 2015, facendo risparmiare all'ambiente 1,1 milioni di tonnellate di dannose emissioni di anidride carbonica.

Nel 2014 il personale, consistente in 142 dipendenti a tempo pieno, ha conseguito vendite pari a 434 milioni di euro.

(da: transportjournal.com/kombiverkehr.com, 18 febbraio 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA SUSTAINABLE SHIPPING INITIATIVE SOLLECITA IL SETTORE AD ADOTTARE POLITICHE VERDI E TECNOLOGIE PULITE

Un gruppo di importanti operatori dello shipping ha chiesto al settore industriale nel suo complesso di adottare nuovi modelli finanziari al fine di sovvenzionare gli aggiornamenti delle tecnologie pulite e di sostenere la richiesta di una nuova struttura internazionale per affrontare il problema delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo.

La SSI (Sustainable Shipping Initiative), che rappresenta 17 ditte di tutto il settore dello shipping fra cui Bunge, Cargill, Maersk Line, ABN AMRO, Lloyd's Register ed AkzoNobel, ha pubblicato il 24 febbraio il proprio rapporto progressivo annuale, descrivendo le modalità finalizzate ad accelerare l'adozione di tecnologie pulite, promuovere le prassi sostenibili di riciclo delle navi e rendere il settore marittimo un datore di lavoro più allettante.

Il rapporto progressivo si propone di fungere quale precursore del nuovo piano d'azione del gruppo per conseguire il rapido miglioramento delle prestazioni ambientali degli operatori marittimi da qui al 2040, che dovrebbe essere pubblicato prima della fine di marzo.

Nello specifico, il gruppo ha svelato i piani per realizzare entro il 2018 "un modo efficiente dal punto di vista dei costi" per i membri della SSI allo scopo di supportare le SRFs (infrastrutture di riciclaggio delle navi) nel conseguire "requisiti minimi di sicurezza, ambientalmente e socialmente responsabili" e conformarsi alla HKC, la convenzione internazionale di Hong Kong dell'IMO (International Maritime Organisation) sul riciclaggio delle navi sicuro ed affidabile, concordata a livello internazionale, ma non ancora sufficientemente ratificata perché possa entrare in vigore in tutto il mondo.

Esso ha inoltre sollecitato un numero maggiore di armatori ed operatori marittimi a trarre vantaggio del programma finanziario SAYS (Save as you Sail) di recente adozione che punta a far sì che gli armatori ed i noleggiatori condividano i vantaggi che derivano dagli aggiornamenti relativi all'efficienza.

"Il SAYS comprende un modello finanziario che armatori, noleggiatori e finanziatori possono utilizzare per strutturare ritorni sugli investimenti e profitti da navi maggiormente efficienti, nonché una serie di considerazioni giuridiche occorrenti per consentire il finanziamento da parte di terzi dei costi di

ammodernamento nel contesto del mercato del noleggio a breve termine” ha spiegato la SSI sul proprio sito web.

Alastair Fischbacher, responsabile esecutivo della SSI, ha sollecitato più ditte operative nel settore dello shipping ad unirsi al gruppo.

“Non `è spazio per la noncuranza e non dobbiamo farci alcuna illusione circa le notevoli difficoltà che ci aspettano” ha affermato.

“Ma abbiamo dimostrato che quando le organizzazioni presenti nel settore si mettono assieme per fare la differenza ed indurre comportamenti più sostenibili si possono ottenere grandi cose.

Continueremo in questa missione ed accoglieremo favorevolmente le organizzazioni di tutti i settori della filiera distributiva marittima che vogliano aggregarsi a noi e lavorare allo scopo di ottenere un settore sostenibile”.

Secondo un'altra notizia correlata a questo argomento, l'organismo non governativo ambientale Carbon War Room ha annunciato il 24 febbraio di avere istituito un nuovo Comitato Consultivo per l'Efficienza nello Shipping al fine di supportare i suoi sforzi finalizzati alla realizzazione di un sistema di etichettatura relativa all'efficienza delle navi.



Il nuovo comitato comprende Jan Dieleman, presidente entrante del trasporto marittimo alla

Cargill; Henrik Overgaard Madsen, ex amministratore delegato del gigante della certificazione DNV; Mark Cameron, presidente della International Parcel Tanker Association (IPTA) e responsabile operativo della Ardmare Shipping Corporation; Juha Heikinheimo, presidente della ditta specialista in software marittimi NAPA; Mark Clintworth, responsabile dello shipping per la European Investment Bank; infine, il Dr. Tristan Smith, direttore del consiglio di ricerca del progetto Shipping in Changing Climates finanziato dal Regno Unito, nonché lettore per le materie dell'energia e dei trasporti presso lo UCL Energy Institute.

“Siamo entusiasti di avere messo assieme un gruppo con così tanta conoscenza ed esperienza nello shipping” ha detto Galen Hon, direttore delle operazioni marittime alla Carbon war Room.

“In seguito alla conferenza UNFCCC di Parigi, il settore ha l'obbligo di trovare nuove ed innovative modalità per ridurre il carbonio pur restando competitivo.

Date le competenze che si estendono alla finanza, alle operazioni navali, alla classificazione, all'analisi dei dati, alla tecnologia ed al software, queste persone sono nella migliore posizione per identificare e valutare le opportunità di innovazione e di crescita".

(da: businessgreen.com, 24 febbraio 2016)

INDUSTRIA

PUBBLICATO IL RAPPORTO COA "MATERIALI ALTERNATIVI PER LA PAVIMENTAZIONE 2016"

È stato pubblicato l'ultimo "Rapporto sui Materiali Alternativi per la Pavimentazione dei Contenitori" della COA (Container Owners Association) ed è disponibile per i membri della COA che possono scaricarlo dal sito dell'associazione.

Il rapporto conferma che il 2015 ha dimostrato di essere un altro anno difficile per il settore dei contenitori.

I volumi della produzione di container per carichi secchi nella prima metà dell'anno sono stati simili a quelli della prima metà del 2014, ma poiché le società di leasing hanno sperimentato una riduzione della domanda, scorte di contenitori in attesa di noleggio sono cresciute nelle fabbriche, di modo che la seconda metà del 2015 ha assistito a un grosso calo produttivo.



Di conseguenza, la produzione complessiva dei container per carichi secchi relativa all'anno è stata di 2.520.430 TEU (rispetto ai 3.135.860 TEU nel 2014).

Il bambù resta la sola alternativa prodotta in quantità al compensato di legno massiccio tropicale.

La produzione di pavimentazioni in bambù si è incrementata del 43% nel 2015 rispetto al 2014, facendo sì che le pavimentazioni in bambù si prendessero il 58% della quota complessiva di mercato della produzione di box per carichi secchi, un grosso passo avanti rispetto alla quota di mercato del 33% detenuta nel 2014.

Si stima che qualcosa come 1.442.000 TEU dei 2,5 milioni di TEU prodotti l'anno scorso siano stati costruiti con pavimentazioni in bambù.

Continua il rapporto: "Anche se il mercato è ancora aperto all'uso di materiali alternativi al compensato di legno massiccio tropicale per le pavimentazioni dei contenitori, è chiaro che il bambù, in tutte le sue forme, è attualmente il materiale di scelta alternativa.

Il bambù apparentemente offre il migliore compromesso di forza, prezzo e qualità al momento e, date le pressioni sui prezzi che restano sul settore dei contenitori, ci aspettiamo che la quota di mercato delle pavimentazioni di bambù si incrementerà ancora nel 2016".

Quanto alle altre alternative, quali l'acciaio, l'acciaio/plastica e l'ibrido OSB composito, il rapporto prevede che ci sarà ancora un po' di produzione ma che i volumi saranno limitati fino a quando non sarà chiarito se un numero sufficiente di acquirenti ordineranno un quantitativo bastevole di questi materiali da giustificare la produzione in quantità.

Nuovi materiali alternativi potranno ancora emergere ma l'attuale mercato con bassi volumi produttivi ed una sostenuta pressione sui prezzi non offre un ambiente allettante per i nuovi arrivati con nuove idee.

Per scaricare il rapporto, consultare il sito:

<http://www.containerownersassociation.org/index.php/container-projects/alternative-flooring>

(da: containerownersassociation.org, COA February 2016 Members Newsletter)

LOGISTICA

CONTINUANO LE VOCI SU IMPORTANTI ACQUISIZIONI NELLA LOGISTICA

Può anche darsi che la DPDHL (Deutsche Post DHL) abbia "inequivocabilmente" smentito le recenti illazioni secondo cui il gruppo sta valutando la possibile vendita delle proprie operazioni di spedizione e trasporto merci – la DHL Global Forwarding/Freight – ma continuano a circolare voci in ordine alle attività relative ad imminenti fusioni ed acquisizioni nell'ambito dell'assai frammentato settore globale delle spedizioni e della logistica.

L'attenzione si è adesso spostata sul tentativo di capire se ci sia del vero nelle voci non confermate e riportate dai media secondo le quali sarebbe in vista un altro potenziale mega-accordo, ai sensi del quale la K+N (Kuehne+Nagel) acquisterebbe in tutto o in parte la CEVA Logistics.

Gli analisti affermano che la CEVA – appartenente alla finanziaria privata Apollo dal 2006 – non ha ancora prodotto il tipo di rendimenti che i gestori dell'investimento si aspettavano di ricavare.



Ciò ha alimentato le voci secondo cui la Apollo ha in programma un imminente

percorso di uscita allo scopo di ridurre le sue perdite.

La CEVA Logistics ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che non c'è "alcuna sostanza" nei rapporti secondo cui il suo proprietario, la Apollo, sarebbe in trattative con la K+N in ordine ad una possibile vendita del gruppo logistico, mentre da parte sua la K+N ha dichiarato: "In linea di principio, noi non commentiamo le voci".

Nel corso di un'intervista con *Lloyd's Loading List* nella quale si è parlato delle attività di consolidamento, fusioni ed acquisizioni nel settore, Rob Riddleston, responsabile dell'ufficio trasporti e logistica della Barclays Corporate Banking, ha detto: "La CEVA è un affare molto buono, un affare assai grande, ma naturalmente è gravata da un enorme ammontare di debiti.

Sono cinque o sei anni in realtà che la Apollo sta cercando il modo di uscire dalla CEVA.

Ci sono state voci secondo cui essi la cosa poteva essere stata ventilata, ma non penso che questo sia mai stato davvero il caso.

La K+N non ha proprio nessun debito se si guardano i suoi conti.

Essa dispone della potenza di fuoco finanziaria per una importante acquisizione”.

Peraltro, Riddleston ha spiegato che il gigante svizzero delle spedizioni e della logistica era stato relativamente conservatore in passato riguardo alle attività di fusioni ed acquisizioni, sebbene abbia sottolineato che un potenziale accordo “potrebbe essere interessante”.

Ha poi aggiunto: “Le due società sono entrambe fra i primi dieci operatori mondiali.

La CEVA ha conseguito un solido profilo relativo alla logistica contrattuale mentre la K+N si concentra in misura maggiore sulle spedizioni di merci per via aerea e marittima.

Questa potrebbe essere una buona combinazione, ma forse potrebbe esserci una eccessiva sovrapposizione in varie parti di attività ed in molte localizzazioni geografiche.

Riddleston sottolinea come la Apollo, quale finanziaria privata, potrebbe avere bisogno di privarsi della CEVA ad un dato momento.

“Bisogna che ciò avvenga al momento giusto ed al prezzo giusto.

Fondamentalmente, la CEVA è un buon affare, ma il fatto è che è strozzata da troppi debiti”.

Commentando in ordine alle attività di consolidamento, fusioni ed acquisizioni nel trasporto merci e nella logistica in generale, Riddleston sostiene che adesso questa è una caratteristica assai consolidata nel settore.

“La sola cosa che mi sorprende è che le cose non siano avvenute un po’ più alla svelta di quanto non lo abbiano fatto.

Ritengo che il consolidamento ci voglia per molti soggetti e di sicuro per quelli di medie dimensioni.

Si deve essere di nicchia o sicuramente continentali, ma non necessariamente globali.

Occorre avere una certa dimensione per fornire ai clienti quello che vogliono e competere in modo efficiente dal punto di vista dei costi.

Penso che il processo di consolidamento continuerà negli anni a venire”.

Riddleston aggiunge che potrebbe continuare ad esserci spazio per piccoli operatori di nicchia specializzati in una particolare area a sviluppo verticale o geografica.

“E questo non è proprio tipico degli operatori globali”.

(da: lloydsloadinlist.com, 25 febbraio 2016)

LEGISLAZIONE

LE ARGOMENTAZIONI CAPZIOSE DEGLI ESPORTATORI STATUNITENSI PER FAR RINVIARE L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA SUL PESO DEI CONTENITORI

Da oltre 20 anni i caricatori sono obbligati per legge a dichiarare il peso corretto dei contenitori per i quali essi hanno stipulato un contratto con linee di navigazione ai fini del loro trasporto: il fatto che molti di loro normalmente non abbiano davvero provveduto a farlo dovrebbe essere una questione relativa all'applicazione della legge.

Dopo tutto, i trasgressori si nascondono alla luce del sole: tutti i dettagli sono riportati sulle polizze di carico e, nel caso si verifichi un incidente con un contenitore del quale non sia stato dichiarato correttamente il peso, dovrebbe essere relativamente semplice trovare e perseguire coloro che lo hanno causato.

Se sia necessario un ulteriore atto normativo per far entrare in vigore una norma già in vigore dovrebbe essere un punto discutibile; peccato che non lo sia, perché l'emendamento alle regole della SOLAS (Safety of Life at Sea) sulla massa lorda verificata dei container entrerà in vigore il prossimo 1° luglio e, in effetti, aggiungerà un altro strato di normativa al settore.

Coloro che vi si oppongono sostengono che esso non sia necessario: e anche se esistono buone ragioni a favore di questa argomentazione, essi stanno cercando di chiudere ermeticamente la porta anni dopo che i buoi sono scappati dalla stalla.

Una delle maggiori associazioni di categoria dei caricatori statunitensi, la AgTC (Agriculture Transportation Coalition) ha recentemente richiesto all'autorità competente che la Guardia Costiera degli Stati Uniti ne rinviasse l'attuazione negli Stati Uniti per un altro anno, perché – per semplificare al massimo un documento di nove pagine contenente la sua presa di posizione e che può essere scaricato sul sito <http://agtrans.org/wp-content/uploads/2016/02/AgTC-SOLAS-position-paper.pdf> - i suoi membri non ne erano consapevoli e, ora che lo sono, le sue implicazioni sembrano sgradevoli.

C'è un certo numero di punti che, a giudizio di Gavin van Marle, redattore di *theloadstar.co.uk*, sembrano essere del tutto errati; molti di loro sono riassunti nelle obiezioni pubblicate dal World Shipping Council a commento della

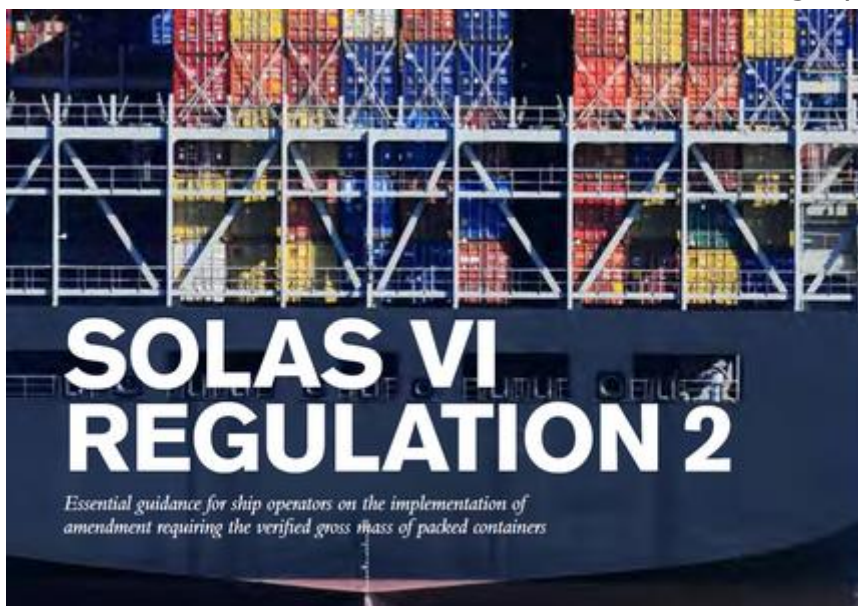
posizione della AgTC e consultabili sul sito <http://theloadstar.co.uk/wp-content/uploads/Comments-on-AgTC-Position-Paper-for-Release-2.pdf>.

Suggerire che il settore dello shipping non sia stato consultato sulle modifiche alla SOLAS è più che vagamente offensivo per un bel po' di gente di tutti i comparti di quel settore – vettori, terminal, spedizionieri e caricatori – che hanno trascorso anni a contribuire all'elaborazione della normativa.

L'apparentemente invisibile procedimento di redazione della normativa ha richiesto quella che è parsa un'eternità ed è stato ampiamente trattato dalla stampa specializzata internazionale.

Il redattore di questo articolo di *theloadstar.co.uk* ed almeno cinque o sei altri giornalisti hanno scritto decine di migliaia di tali articoli (e probabilmente centinaia di migliaia di free-lance pagati per riempire le pagine vuote) nel corso di diversi anni, annotandone i progressi: in relazione ad una serie di incidenti dei container sovrappeso identificati come causa di un mucchio di incidenti marittimi; mediante la istituzione di un gruppo di lavoro presso l'IMO; i dettagliati negoziati sul funzionamento e l'ambito della normativa; il successivo voto all'IMO; la ratifica da parte degli stati membri, Stati Uniti compresi.

Ed il tassello finale del mosaico è stato apposto più di due anni fa e da allora c'è stata una serie di conferenze, seminari e gruppi di lavoro, libri bianchi,



articoli ed analisi prodotti e disseminati... e persino all'osservatore più casuale – e diciamolo, non ce ne sono molti – è parso evidente che ci sarebbero state problematiche correlate alla sua attuazione.

Ci sono un sacco di buchi, un'abbondanza di "che cosa se..." e ci vorrà tempo per appianarli una volta che

la normativa sarà diventata parte delle normali procedure di funzionamento.

E, sicuramente, si verificheranno intoppi nella filiera della distribuzione.

Dobbiamo davvero credere che ciò che si presenta come il gruppo di pressione dei maggiori esportatori della più grande economia del mondo non sapeva che un atto legislativo così fondamentale stava per arrivare? Personalmente per van Marle, ciò non fa che aumentare lo scetticismo.

Potrebbe senz'altro darsi che il fatto di essere così vicini all'IMO – gli uffici di *The Loadstar* distano circa quattro km dalla sua sede – significhi essere più consapevoli delle sue macchinazioni, ma questo ormai non rappresenta più molto una scusa nell'odierno mondo interconnesso.

Ad ogni modo, Gavin van Marle conosce un sacco di società e gruppi del settore nel Regno Unito, in Europa ed in tutto il Nord America che hanno una buona conoscenza della normativa (se non sono loro ad essere del tutto sicuri di come si presenteranno le filiere globali della distribuzione in seguito all'attuazione della normativa, allora chi potrebbe esserlo?).

Come ha detto Robert Keen, direttore della British International Freight Association, in occasione di un recente seminario "è qui, è legge e quindi dobbiamo adeguarci".

Ma che cosa accadrà se non potranno/potremo farlo?

Sicuramente le implicazioni di una marcia indietro unilaterale degli Stati Uniti in ordine alla ratifica – che è in effetti ciò che la AgTC intende provocare con la sua richiesta di rinvio dell'attuazione – sono davvero più gravi di una reale attuazione?

(da: theloadstar.co.uk, 12 febbraio 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

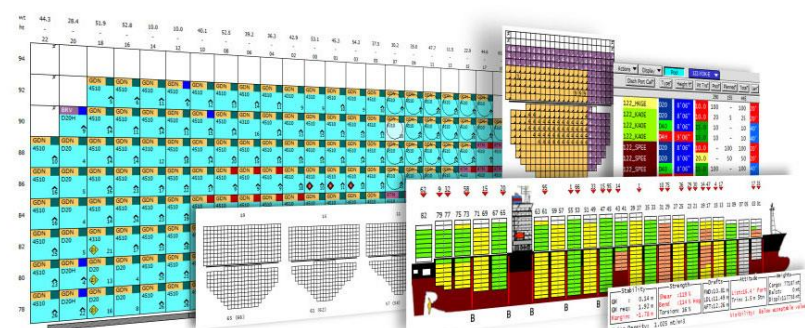
LA HAPAG-LLOYD COLLAUDA LA PIATTAFORMA XVELA

Mentre la Cargotec sta procedendo ad acquisire il software di pianificazione dello stivaggio CAPSTAN, la XVELA, società di Cargotec, ha coinvolto il vettore tedesco Hapag-Lloyd in un progetto pilota.

La Hapag-Lloyd ha infatti annunciato di avere sottoscritto un accordo di cooperazione in partenariato con una società della XVELA con sede ad Oakland – si presume che sia la Navis – al fine di effettuare un test pilota sulla nuova piattaforma della XVELA.

La XVELA è un'idea che emana dalla Navis ed una parte della sua piattaforma basata su cloud comprende una più nuova ed aggiornata versione della PowerStow, l'applicazione per lo stivaggio delle navi della Navis.

Tuttavia, la Cargotec è in procinto di acquisire entrambe le applicazioni per la pianificazione dello stivaggio StowMan e CAPSTAN nell'ambito della propria acquisizione della Interschalt Marine (annunciata a gennaio ma non ancora completata).



La Interschalt afferma di detenere una quota di mercato combinata del 25% del mercato dei software per la pianificazione dello stivaggio attraverso le proprie applicazioni StowMan e StowMan(S).

Essa è presente ancor di più nel campo dei computer per il carico basati su nave nel segmento delle navi portacontainer con il proprio computer Seacos MACS3 che ha una quota di mercato approssimativamente del 65%.

A dicembre del 2015 la Interschalt ha acquisito un'altra società tedesca, la Müller+Blanck, che ha sviluppato il software per la pianificazione dello stivaggio "CAPSTAN" così come l'interfaccia di bordo "OBI", che vengono entrambi utilizzati – fra gli altri – dalla Hapag-Lloyd e dalla Hamburg Süd.

Non è noto se la XVELA continuerà a sviluppare il PowerStow alla luce di tali acquisizioni.

Quando la piattaforma XVELA venne annunciata, il vice presidente e responsabile commerciale Christopher Mazza ha dichiarato che, se richiesto, esso avrebbe potuto essere integrato con diverse applicazioni per la pianificazione dello stivaggio.

In occasione di una dichiarazione rilasciata dalla Hapag-Lloyd si legge che rendere disponibili per i terminal una pianificazione dello stivaggio in tempo reale ed i dati relativi al carico provenienti dalle navi produrrà vantaggi sia alle linee di navigazione che ai terminal.

“In tal modo, la compagnia di navigazione sarà in grado di osservare lo stato di avanzamento delle operazioni di carico e scarico su base continuativa e quindi potrà impiegare le proprie navi in modo più efficiente.

Per i terminal, d’altro canto, ci sarà una continua trasparenza in ordine allo stato del piano di stivaggio per una nave attesa, che consentirà ai terminal medesimi di destinarle equipaggiamenti e personale in maniera tempestiva ed affidabile.

L’intento è quello di ridurre i cambiamenti inattesi nel programma di ormeggio con poco preavviso così come i tempi di attesa non necessari per entrambe le parti”.

Le linee di navigazione ed i terminal normalmente si scambiano i file EDI prima dello scalo della nave, ma la Hapag-Lloyd ha sottolineato i vantaggi di una maggiore condivisione delle informazioni.

“Più trasparenza c’è lungo la filiera dei trasporti, più efficientemente coloro che vi sono coinvolti possono elaborare piani al riguardo ed impiegare i propri mezzi e risorse.

Prevediamo che questo nuovo software ci darà importanti vantaggi operativi.

Le soluzioni basate sul cloud come la XVELA possono assicurarci dati in tempo reale, rendendoci possibile migliorare notevolmente lo scambio di informazioni con i terminal” afferma Jörn Springer, responsabile del centro supporto flotta della Hapag-Lloyd.

“Pertanto siamo entusiasti del test pilota e dei vantaggi che esso ci apporta”.

(da: worldcargonews.com, 17 febbraio 2016)

STUDI E RICERCHE

I CANALI AVVERTONO LE RIPERCUSSIONI DELLA CRISI DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO DATO CHE LE NAVI ALLUNGANO IL PERCORSO

Secondo le nuove analisi in ordine ai porti africani di portoverview.com, sito esperto in materia di servizi di monitoraggio, i canali di Suez e di Panama potrebbero essere i prossimi soggetti ad essere afflitti dalla persistente crisi del settore del trasporto marittimo containerizzato.

I fattori gemelli dell'eccesso di capacità cellulare e del costo stracciato del bunker nel corso dell'anno passato hanno indotto i vettori a spostare una molteplicità di partenze dalle due principali arterie di traffico mondiali ed a reinstradare le navi attorno al capo sudafricano.



Il suo rapporto semestrale relativo alla seconda metà del 2015 cita un'analisi della SeaIntel (comproprietaria del portoverview.com) la quale mostra che dalla fine di ottobre dello scorso anno 115 navi

impiegate nei servizi Asia-Costa Orientale USA ed Asia-Nord Europa hanno effettuato il viaggio di ritorno verso l'Asia doppiando il Capo di Buona Speranza invece di passare attraverso i canali nonostante li avessero utilizzati nel viaggio di andata.

Tre di queste navi sono state impiegate nei servizi Asia-Nord Europa, mentre le restanti 112 ritornavano in Asia dalla Costa Orientale statunitense.

“Normalmente, 78 di questi viaggi sarebbero stati effettuati attraverso il Canale di Suez e, poiché 53 dei viaggi sono avvenuti nel 2015, ciò significherebbe che il numero delle portacontainer passate dal Canale di Suez nel 2015 sarebbe diminuito “solamente” dell'1,9% da un anno all'altro, invece del 2,8% come riferito.

Le altre 37 navi normalmente sarebbero passate dal Canale di Panama” afferma portoverview.com.

“La SeaIntel conclude che entrambi i canali devono affrontare una notevole sfida in ordine agli attuali bassi prezzi del bunker, dal momento che ciò significa che per molti servizi è più economico passare a sud dell’Africa nel viaggio di ritorno che servirsi delle rotte attraverso il canale” aggiunge il sito.

“I canali presentano un particolare svantaggio riguardo ai servizi Costa Orientale USA-Asia, nell’ambito dei quali è al momento economicamente attuabile per 14 servizi su 22 passare a sud dell’Africa nel viaggio di ritorno e sarebbe probabilmente attuabile per quasi tutti quei servizi se si saltassero i porti di scalo intermedio”.

E lo sarebbe anche per le partenze dal Nord Europa alla volta dell’Asia se venissero instradate via Sudafrica “se gli scali intermedi venissero saltati o spostati in altri servizi” è stato detto.

“Attualmente, i vettori si servono delle rotte sudafricane solamente nelle tratte di ritorno e conservando i tempi di viaggio, ma considerando la situazione finanziaria della maggior parte dei vettori e tenendo presente la relativa “facilità” con cui i vettori hanno messo in atto sia la lenta che la super-lenta navigazione, passare a sud dell’Africa nel viaggio di andata si avvia a sembrare assai allettante per alcuni vettori, se in effetti essi possono reinstradare i carichi dai porti di scalo intermedi”.

C’è una ulteriore e persuasiva ragione che induce i vettori a fare rotta via Sudafrica: oltre ad evitare gli oneri connessi al transito nel canale, la rotta prolungata, che aggiunge un’altra settimana ai tempi di viaggio, potrebbe potenzialmente “assorbire” fra 60 e 80 navi, metà delle quali sarebbero portacontainer ultra-grandi, nonché eliminare un po’ dell’eccesso di capacità che sta causando l’instabilità delle tariffe di nolo.

(da: theloadstar.co.uk, 22 febbraio 2016)

REEFER

CONTENITORI REEFER DOTATI DI MIGLIORI CARATTERISTICHE METTONO LE LINEE DI NAVIGAZIONE IN GRADO DI SOTTRARRE PIÙ CARICHI DEPERIBILI AL TRASPORTO MERCI AEREO

Le linee di navigazione stanno intraprendendo una frenetica attività di acquisizioni di container reefer al fine di far fronte alla domanda in aumento di trasporto refrigerato.

Maersk Line, Hamburg Süd e Hapag-Lloyd, fra gli altri, stanno effettuando ingenti investimenti in nuovi reefer all'ultima moda dotati di controllo dell'atmosfera e di sistemi di monitoraggio.

Ciò consente a nuove categorie di carichi di essere trasportati per via marittima per la prima volta ed ora un numero maggiore di prodotti deperibili sono in condizione di restare freschi su distanze più lunghe.

Nel 2015, la Maersk Line ha aggiunto alla propria flotta refrigerata 30.000 nuovi contenitori reperiti presso fabbriche cinesi e cilene.

I nuovi reefer sono in grado di eseguire il processo di trattamento mediante il freddo richiesto per il trasporto di uva ed agrumi, così come il carico a temperatura ambiente, e dispongono della capacità di congelare le derrate all'interno del contenitore, una prassi utilizzata per il trasporto di formaggi e tonni.

Henrik Lindhardt, responsabile delle ricerche e del supporto presso la Maersk Line, afferma: "Ci impegniamo a reperire costantemente modi migliori e sostenibili per soddisfare le aspettative dei nostri clienti.

Ad esempio, le derrate quali le bacche ed i fiori che solitamente venivano trasportate per via aerea richiedono nuove ed innovative tecnologie quando vengono trasportate per mare".

I rivali della Maersk Line Hamburg Süd e Hapag-Lloyd hanno effettuato investimenti negli ultimi reefer prodotti dalla Carrier Transicold.

A settembre, la Hamburg Süd ha acquisito 400 container equipaggiati con il sistema di controllo dell'atmosfera XtendFRESH della Carrier che contribuisce a rallentare la maturazione ed a preservare la qualità del prodotto mediante la rimozione dell'etilene e la gestione del livello di ossigeno ed anidride carbonica.

Martin Schöler, primo dirigente della Hamburg Süd per la tecnologia della logistica, ha dichiarato che i reefer dovrebbero servire alla spedizione delle esportazioni di avocado dalla costa occidentale del Sudamerica all'Asia, al Nordamerica ed all'Europa.



Nel mese di febbraio la Hapag-Lloyd ha annunciato di avere migliorato la propria flotta con 3.000 nuovi reefer provenienti dalla Carrier.

La linea di navigazione afferma che investire in tecnologia di atmosfera controllata è decisivo al fine di mantenere la qualità del prodotto (come le banane ed i manghi) dal momento che i cambiamenti dei modelli di trasporto marittimo stanno comportando tempi di viaggio più lunghi.

“I nuovi contenitori, adesso impiegati a supporto della stagione del raccolto in Sudamerica, migliorano le nostre capacità relative a prodotti delicati come la frutta e la verdura, contribuendo ad assicurare la qualità ottimale dei prodotti per i nostri clienti” afferma Niklas Ohling, responsabile delle manovre contenitori alla Hapag-Lloyd.

Le linee di navigazione continueranno ad acquisire o noleggiare costosi nuovi contenitori reefer fino a quando la domanda di trasporto marittimo resterà consistente.

Le tariffe di nolo inerenti ai reefer si sono comportate in genere meglio di quelle relative ai carichi secchi negli ultimi anni e, data la crescita dei traffici di deperibili nel mercato globale, il trasporto marittimo refrigerato è uno dei pochi punti luminosi per i vettori containerizzati afflitti dall'eccesso di capacità e dai volumi in diminuzione.

Secondo la Dynamar, le cui recenti analisi hanno confermato l'inarrestabile tendenza verso l'uso di contenitori reefer rispetto alle navi reefer convenzionali per i prodotti deperibili di origine marittima, si stima che la produzione di box reefer nel 2015 abbia raggiunto le 175.000 unità, con le unità da 40 piedi high-cube a rappresentare oltre il 90% delle ordinazioni.

“Noi pensiamo che tutto ciò si adatti bene alla crescita annua stimata del 4-5% dei carichi deperibili, unitamente alla attesa ulteriore frammentazione delle dimensioni degli ordini, in particolare per i paesi in via di sviluppo” afferma Dirk Visser, capo consulente marittimo della Dynamar.

“Inoltre, il trasporto refrigerato di altre merci come i prodotti chimici, i medicinali ed i farmaceutici è in continuo incremento, in relazione ai quali la concorrenza da parte del segmento convenzionale è in diminuzione”.

L’analisi della Dynamar mostra come le altre ordinazioni note di reefer da parte di vettori containerizzati nel 2015 comprendano quelle della Zim (1.900 reefer high-cube da 40 piedi, da impiegarsi nel 2016), della UASC (5.500 unità) e della NYK Line (5.500 unità).

(da: theloadstar.co.uk, 18 febbraio 2016)

IN CALENDARIO

2016

- 29 Feb - 2 Mar ICHCA International Conference 2016
- 13-15 Mar International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports"
- 22-23 Mar 8th International Conference & Exhibition USA 2016
- 7-8 Apr 15th Intermodal Africa 2016
- 24 -29 Apr 28th Annual Port State Control Course
- 27-28 Apr 4th MED Ports 2016
- 19-20 May International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport
- 26-27 May 5th Black Sea Ports & Shipping 2016
- 30 May – 2 Jun 10th International Harbour Master Association Congress
- 14-16 Jun TOC Europe
- 27 Jun – 1 Jul 38th PMAWCA Council and 11th PAPC Conference
- 14-15 Jul 14th ASEAN Ports & Shipping 2016
- 22-23 Sep 11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016
- 26-27 Oct 12th Trans Middle East 2016
- 17-18 Nov 16th Intermodal Africa 2016

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.