Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

14 NOVEMBRE 2014

Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale
Sezione Promozione
International and General Affairs/Planning/Human Resources Division
Promotion Department

RASSEGNA STAMPA press rieview

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

DATA 11/11/2014
PAGINA online
FOGLIO 9

Quei treni-merci che percorrono l'Italia da Sud a Nord

Rotterdam - C'è un caso italiano che a Rotterdam, alla fiera Intermodal Europe, è stato preso in considerazione come esempio positivo

Rotterdam - C'è un caso italiano che a Rotterdam, alla fiera Intermodal Europe, è stato preso in considerazione come esempio positivo. Sull'asse Nord/Sud che da Nola arriva sino all'area logistica di Milano, da un mese a questa parte **viaggia un treno merci al giorno**, riempito di prodotti delle grandi aziende che operano in Italia che hanno deciso di spostare sui binari quella massa di traffico che prima viaggiava sulle autostrade italiane via camion. Lo ha rivelato **Sergio Barbarino, R&D di Procter & Gamble**, una delle multinazionali che ha aderito al progetto coordinato dall'associazione Indicot-Ecr. «Per ora si tratta di un treno, ma puntiamo ad aumentare il volume e ad arrivare a 4 treni al giorno», spiega Barbarino.

Le aziende che partecipano sono multinazionali anche in competizione tra loro su prodotti simili, ma

che hanno deciso di creare un volume di merci che riesca a sostenere il mercato dell'intermodale in Italia. «Perché se c'è volume, ci sono anche gli spazi per sviluppare questo tipo di trasporto – spiega Barbarino – Anche se su quel treno c'è un mio concorrente, non importa: non è sulla logistica che ci facciamo concorrenza, ma sulla qualità del prodotto». Le aziende ci mettono il traffico, le infrastrutture già ci sono («bisogna utilizzare al meglio l'esistente – dice Garbarino allargando il quadro a tutte le infrastrutture europee – anche se

in Italia dovremmo estendere l'asse Milano-Napoli anche a Bari, ma i collegamenti sono inadeguati al momento»}, **mentre l'operatore deve essere scelto da un sorta di filtro che indichi le condizioni più vantaggiose presenti sul mercato.** Il filtro lo farà I-log, azienda genovese che ha tra le altre attività, gestito sino ad oggi le**manovre ferroviarie nel porto di Genova**. Il progetto completo sarà presentato a Milano il 5 dicembre. Per ora il traffico ferroviario merci garantito di un treno al giorno è già un buon risultato: considerando che Procter & Gamble per trasportare merci dalla fabbrica francese di Amiens a quella di Londra, impiega 1,5 treni al giorno attraverso l'Eurotunnel. «Dobbiamo costituire il flusso, come in una conduttura d'acqua, per creare la massa critica delle merci».

Infrastrutture: presentato il rapporto 2014 sui tempi di realizzazione e di spesa

Nelle opere pubbliche, i tempi per passare da una fase procedurale alla successiva incidono per il 42% della durata complessiva per realizzarle, in particolare 2 anni rispetto ai 4,5 totali. E' il dato che emerge con più chiarezza dal Rapporto 2014 "I tempi di attuazione e di spesa delle opere pubbliche", presentato ieri a Roma nella sala monumentale della presidenza del Consiglio dei Ministri. Il documento, realizzato dall'Unità di verifica degli investimenti pubblici (Uver) del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (Dps), analizza i tempi di realizzazione di oltre 35.000 opere pubbliche per un valore complessivo di circa 100 miliardi di euro.
I dati utilizzati sono relativi alle opere realizzate con i fondi strutturali 2007-2013 e quelle finanziate dal 1999 dalla politica di coesione nazionale. Negli ultimi tre anni i tempi per attuarle sono aumentati, passando da 4,4 a 4,5 anni. Gli incrementi crescono all'aumento del costo complessivo delle opere: per gli interventi d'importo superiore ai 100 milioni di euro, i tempi di realizzazione sono passati da 11,1 a 14,6 anni. Per quelli d'importo tra i 50 e i 100 milioni sono necessari in media 11,6 anni, mentre le opere d'importo inferiore ai 100 mila euro vengono completate mediamente in 2,9 anni.Anche nei tempi di attuazione delle opere divise per settore, emergono differenze: si va dai 3,7 anni per gli interventi nell'edilizia ai 5,2 anni per le strade e la viabilità, dai 5,4 anni delle risorse idriche ai 6,8 anni per le opere ferroviarie e aeroportuali.
Tra le regioni più veloci ci sono l'Emilia-Romagna, il Trentino Alto Adige, la Lombardia e il Piemonte, tra quelle più lente la Sicilia e la Basilicata. Tra i fattori che influenzano i ritardi, ci sono le carenze nelle progettazioni iniziali che troppo spesso non rispettano gli standard previsti dalle normative. Inoltre, alla chiusura dei cantieri rimane ancora spendere poco meno del 30% del costo totale dell'opera, una percentuale in cui è spesso incluso il sodo finale da versare alle ditte realizzatrici.
"I tempi morti sono nelle fasi di passaggio, per questo la semplificazione è la chiave di tutto - ha sottolineato il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Graziano Delrio - Fare un codice degli appalti semplificato è l'impegno che il governo ha preso per arrivare a risultati migliori. Dobbiamo allinearci alle normative europee ed eliminare tutte le regolamentazioni aggiuntive che complicano e rendono più lenta la realizzazione delle opere. Poi tutte le pubbliche amministrazioni devono applicarsi ed essere in grado di avere dei buoni progetti".
Secondo il rapporto, per ridurre i tempi di realizzazione delle opere, occorre attuare le norme già introdotte per accelerare le progettazioni, affidarsi a enti che già dispongano di adeguate risorse professionali e rafforzare i sistemi di monitoraggio, accompagnamento e controllo per ridurre le situazioni di inerzia amministrativa.

Delrio, per opere pubbliche servono disciplina e semplificazioni

"Per la realizzazione delle opere pubbliche servono disciplina e applicazione, perché sono troppi i tempi morti, le fasi di passaggio, e i tempi di esecuzione sono enormi, vanno dagli 11 ai 15 anni". Lo ha dichiarato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Graziano Delrio. "La pubblica amministrazione deve migliorare le sue capacità amministrative, a partire dallo Stato sino ad arrivare ai Comuni e il governo deve proseguire, come stiamo già facendo, nella semplificazione delle procedure", ha aggiunto.

Il sottosegretario ha quindi sottolineato la necessità che si arrivi presto al Codice degli appalti semplificato: "E' inutile sovrapporre le nostre norme a quelle europee, serve il contrario, norme più semplici e di facile applicazione", ha concluso, citando poi la lotta alla corruzione come campo di applicazione di tale principio.

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

DATA 13/11/2014
PAGINA online
FOGLIO 14

Lupi: per presidenti Authorities attendiamo «accorpamenti»

ROMA - Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi *(nella foto)* ha partecipato ieri pomeriggio al Question Time nell'Aula di Montecitorio, rispondendo ad alcune interrogazioni.
Sulle iniziative per favorire i piani industriali di salvataggio della compagnia aerea Meridiana e misure per assicurare la continuità territoriale, Lupi ha riferito che i ministeri del Lavoro e dei Trasporti «seguono minuto dopo minuto» la vicenda Meridiana, ricordando che il tavolo al ministero del Lavoro si è concluso senza un accordo tra sindacati e azienda.
Per quanto riguarda, invece, la nomina del presidente di Alitalia, al fine di assicurare requisiti di indipendenza rispetto ad Etihad e di evitare un eventuale conflitto d'interesse di Luca Cordero di Montezemolo come presidente della società, il ministro ha risposto: «Alitalia è un'azienda privata e pertanto gli organi della società non possono che essere nominati autonomamente dai soci», ribadendo poi che la designazione di Montezemolo a presidente di Alitalia è «autorevole».
Relativamente al potenziamento della rete infrastrutturale delle regioni meridionali, Lupi ha dichiarato che le opere infrastrutturali sono strategiche per uscire dalla recessione, spiegando che «nello Sblocca Italia per la prima volta un governo ha ritenuto strategica la realizzazione di due grandi opere per il Sud, che sono l'Alta Velocità Bari - Napoli e il raddoppio della ferrovia Messina - Catania - Palermo». Aggiungendo che sono state già stanziate risorse per 4,5 miliardi per la Bari - Napoli e 2,5 miliardi per la Messina - Catania - Palermo.
Infine, rispondendo sulle iniziative che intende prendere per la nomina in tempi rapidi dei presidenti delle Autorità portuali scaduti e in scadenza e per la verifica di eventuali incompatibilità dei presidenti in carica, il ministro ha detto che sono state commissariate le nove Autorità portuali dove erano scaduti i mandati dei presidenti e che per alcuni di loro sono state emesse sentenze e presentati ricorsi a Tar e Consiglio di Stato e di essere in attesa della sentenza della Corte di Cassazione.
Comunque per le future Authorities, Lupi ha sottolineato che lo Sblocca Italia ha concesso 90 giorni di tempo dall'entrata in vigore del decreto-legge, per definire il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica". Esso dovrà definire l'accorpamento di alcune Autorità, oltre alla riforma della Legge 84/94. Da qui la necessità di sapere prima quali Autorità portuali resteranno, per evitare di nominare dei presidenti in porti che saranno accorpati con altri.

Trasporto marittimo, il futuro del Gnl in Europa / ANALISI

Roma - Secondo le nuove direttive, i Paesi dell'Ue, dovranno assicurare un numero appropriato di punti di fornitura per il Gnl nei porti marittimi nazionali.

Roma - Il 28 ottobre è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea la Direttiva**sulla realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi nei trasporti** (Direttiva n. 94/2014 del 22 ottobre 2014). L'asse portante della direttiva è l'obbligo per gli Stati Membri di sviluppare e adottare, entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, una strategia politica nazionale (National policy framework) che dovrebbe innanzitutto valutare i mercati potenziali dei combustibili alternativi, definire gli obiettivi di infrastrutturazione, le strategie di sviluppo delle reti distributive e le necessarie misure di sostegno. La strategia può essere composta da diversi piani separati per tipo di prodotto energetico, purché coerenti fra di loro. Particolarmente attese, nel

settore marittimo-portuale, le previsioni riguardanti la fornitura del Gnl per uso marittimo: gli Stati Membri dovranno assicurare che, attraverso la strategia nazionale, un numero appropriato di punti di fornitura di Gnl siano realizzati nei porti marittimi per consentire che le navi (adibite sia al trasporto marittimo che alla navigazione in acque interne) che utilizzano il Gnl possano circolare attraverso la rete principale dei porti Ten-T entro il 31 dicembre 2025. Nel preambolo 21 si evidenzia che la decisione di localizzazione dei punti di fornitura Gnl nei porti dovrebbe essere basata su un'analisi costi benefici comprensiva dei benefici ambientali

(Environmental Cost Benefit Analysis).

Questo significa che in caso di progetti finanziariamente non redditizi (in relazione alla domanda prevista nel porto) il punto di fornitura va comunque realizzato (e sostenuto) qualora la valutazione dei benefici ambientali renda positivi gli indicatori di analisi costi benefici di utilità collettiva.**La valutazione della strategia nazionale del fabbisogno di punti di fornitura dovrà comunque comprendere anche i porti al di fuori della reti core Ten-T,** ma in questo caso non vale la scadenza del 2025. L'obiettivo è di assicurare un'adeguata copertura dell'intera rete portuale europea, anche attraverso la co-operazione con gli Stati membri vicini. Va precisato che per "punti di fornitura" (refuelling points) la direttiva intende una "facility" per la fornitura di Gnl che può essere sia fissa che mobile, offshore o a terra, o altri sistemi. Il preambolo 21 esemplifica che punti di fornitura possono essere non solo i terminal Gnl, ma anche cisterne, container mobili, navi e bettoline per il bunkeraggio di Gnl. **Si tratta di una definizione molto ampia, che include nell'ambito di applicazione della direttiva qualsiasi forma di distribuzione finale del Gnl per uso marittimo.**

Questo spiega anche la disposizione in base alla quale gli Stati membri dovranno definire i porti che dovranno fornire accesso ai punti di fornitura del Gnl in relazione alla domanda di mercato. E' noto che la parte della direttiva europea riguardante il Gnl è stata concepita alle luce delle dinamiche di mercato del gas innescate dalla "shale gas

revolution", che hanno creato anche in Europa aspettative di disaccoppiamento al ribasso del prezzo del Gnl rispetto ai prodotti petroliferi. In Italia va indubbiamente riconosciuta in questi mesi la pronta attivazione delle amministrazioni centrali alle richieste degli operatori interessati allo sviluppo del mercato del Gnl nei trasporti, con la costituzione di un tavolo pubblico-privato che ha come obiettivo

la pianificazione (e si spera anche l'ottimizzazione benefici-costi) degli interventi di sviluppo di una rete distributiva del Gnl, anticipando i lunghi tempi previsti dall'iter di attuazione in Italia della nuova direttiva europea. **La riuscita di questa iniziativa** richiede non solo un forte spirito di collaborazione e la partecipazione attiva di tutti gli operatori interessati (a partire da chi dovrebbe investire in navi e veicoli stradali a Gnl), ma anche una guida politica attenta e consapevole delle poste in gioco.

Se lo sviluppo della rete distributiva del Gnl non riuscirà ad essere ottimizzato, impedendo il raggiungimento dei costi minimi del prodotto immesso al consumo finale, sarà l'ennesima occasione perduta e a perderci saranno innanzitutto i consumatori e i cittadini italiani. Quel che ci chiediamo in questo articolo è: **quali sono i fondamentali economici per un uso del Gnl nei trasporti marittimi?** Anche se il Gnl non è attualmente una soluzione immediata, né per l'Italia né per il Mediterraneo, per indisponibilità di punti di fornitura, potrà esserlo nel prossimo futuro? Magari in vista della fondamentale scadenza del 1/1/2020 in cui scatterà il limite di zolfo dello 0,5% a livello globale (recentemente confermato dal Dlgs 112 del 16 luglio 2014)? Quali sono le opportunità economiche, sociali e ambientali del Gnl che giustificano e motivano la realizzazione di una rete distributiva del Gnl per i trasporti nel nostro paese?

La convenienza del Gnl per uso navale

Per gli operatori marittimi che avessero esigenza di analizzare la convenienza del GNL nell'ottica di investimento, Ecba project realizza analisi economico-finanziarie per tener conto dei maggiori costi di investimento delle motorizzazioni e dei sistemi a GNL, delle eventuali variazioni dei costi di

gestione e dei rientri nel tempo permessi dai risparmi di costo energetico rispetto al Mgo (quindi nel Mediterraneo in un'ottica post 2019). Viene qui

presentata una simulazione di redditività del Gnl, che ha riguardato una nave traghetto di nuova costruzione di medie dimensioni (principali dati tecnici: 31.000 GT; velocità di servizio 22,9 nodi, 25.200 kW di potenza dei motori principali, capacità delle cisterne criogeniche 300m3). Per completezza, **l'analisi economico-finanziaria ha incluso anche l'altra principale opzione oggi all'esame degli armatori**, ovvero la tecnologia della desolforazione dei fumi provenienti da tutti i motori della nave (che consentirebbe di continuare a usare l'Heavy Fuel Oil nel Mediterraneo anche dopo il 2019), anch'essa confrontata rispetto al più oneroso Mgo. I dati di costo relativi alle motorizzazioni e ai sistemi del combustibile a Gnl si basano sulla considerazione congiunta di varie fonti, di letteratura e di consultazione diretta dei produttori di impianti e sistemi a Gnl.

Ecba Project ha sviluppato una modellistica dei costi che tiene conto anche della capacità delle cisterne criogeniche, che consente di apprezzare la convenienza del Gnl in relazione inversa all'autonomia energetica di progetto della nave. La valutazione di redditività finanziaria è stata condotta su un arco temporale di 21 anni, comprensivo della costruzione e di una vita utile di 20 anni (con relativi consumi di carburante), ipotizzando in via cautelativa un costo del Gnl non troppo basso (476 euro/tonn, corrispondente ad uno scenario di distribuzione per uso marittimo mediante terminali portuali dedicati), e un costo reale del capitale proprio stimato da Ecba Project pari al 5,12%. **Per la stima del tasso di attualizzazione, è stata applicata la metodologia del Capm** (Capital Asset Pricing Model), in base al quale il costo del capitale proprio è pari al tasso risk free - ossia un tasso riferibile ad attività prive di rischio - sommato al premio per il rischio del mercato azionario (che rappresenta l'extra-rendimento richiesto dall'investitore per investire in attività rischiose, quali i titoli azionari), aggiustato per il beta settoriale (che esprime la variazione di

un titolo azionario rispetto al mercato di riferimento)

e tenendo conto dell'inflazione programmata.

Le opportunità per la cantieristica

I benefici di una vasta diffusione del Gnl per uso trasportistico nel nostro paese potrebbero essere ingenti, ma dipendono strettamente dalla capacità del sistema di governo di favorire le condizioni più opportune per il suo utilizzo, sotto il profilo infrastrutturale, di filiera industriale e ambientale. Per quanto riguarda il settore marittimo, bisogna rendersi conto del fatto che il segmento della cantieristica traghetti e passeggeri, dove l'Italia difende a denti stretti una posizione di primato globale (con una quota del 38% degli investimenti, fonte Isl), è quello in cui le opportunità di sviluppo di una filiera industriale del Gnl possono più immediatamente e concretamente dispiegarsi, in quanto:

-i traghetti sono impiegati su servizi di linea programmati (nella maggior parte dei casi del tipo "spola" di andata e ritorno fra due porti); diversamente dal traffico marittimo "spot", i servizi di linea permettono un'accurata previsione dei consumi energetici e, quindi, anche una corretta programmazione della logistica di stoccaggio e approvvigionamento del Gnl, riducendo l'incertezza finanziaria dei necessari investimenti.

-i traghetti sono per lo più impiegati in servizi a corto raggio, in cui la nave può essere progettata con un'autonomia energetica inferiore rispetto alle navi convenzionali, contenendo gli extracosti d'investimento associati alla capacità delle cisterne criogeniche.

-la flotta traghetti italiana è molto obsoleta e necessita di un rinnovo in tempi stretti. I dati disponibili (flotta iscritta nel registro internazionale) evidenziano un'età media che sfiora i 20 anni e una percentuale del 29% di navi traghetto con almeno 25 anni di età.

sia della scadenza normativa sul tenore di zolfo del 1/1/2020 che dei tempi di realizzazione delle infrastrutture di fornitura del Gnl (scadenza ultima il 31/12/2005). Ecba Project ha simulato gli effetti di un programma di rinnovo a Gnl della flotta traghetti impiegata nel cabotaggio da realizzare nel periodo 2018-2030, basato su un mix di investimenti in navi nuove e di interventi in retrofit. Il programma riguarda le circa 140 navi da noi censite sulle linee di autostrade del mare**(collegamenti fra porti nazionali e con la Corsica).** Ipotizzando in Italia la graduale sostituzione a Gnl delle unità Ro Ro più obsolete a partire dal 2018 e rispettando il trend attuale di costruzione di navi a Gnl a livello globale, in base alla nostra simulazione è possibile rinnovare entro il 2030 il 30% circa dell'attuale flotta traghetti. Il programma decennale di interventi in retrofit dovrebbe invece coinvolgere la restante quota di unità Ro Ro circolanti (rispettando i tempi di rientro sugli investimenti già effettuati), fino a realizzare una completa trasformazione a Gnl della flotta traghetti entro il 2030.

Gli investimenti complessivamente stimati nel periodo 2014-2030 per la trasformazione a Gnl della flotta traghetti di cabotaggio ammontano a 5,6 miliardi di euro, di cui l'80% riguarda la costruzione di navi nuove alimentate a Gnl, mentre il restante 20% riguarda gli interventi di retrofit sulla flotta esistente. Assumendo che gli investimenti privati per il rinnovo della flotta traghetti siano opportunamente accompagnati da un piano del Governo per ottimizzare da un lato le ricadute per la cantieristica e per l'industria italiana e dall'altro i benefici ambientali offerti dai combustibili alternativi, si può ritenere che perlomeno la quota di mercato attuale dell'Italia, computata sugli investimenti previsti, possa andare ad appannaggio della cantieristica nazionale. In questo modo, il beneficio economico atteso per l'Italia di un programma di rinnovo a Gnl della flotta traghetti **può essere stimato pari a circa 2,1 miliardi di euro distribuiti nel periodo 2018-2030**, di cui 1,7

miliardi circa per le nuove costruzioni e 430 milioni per gli interventi in retrofit.

*Gli autori dell'articolo sono analisti della società Ecba Project

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

DATA 13/11/2014
PAGINA online
FOGLIO 13

Maersk conferma: a Gemaio inizia «2M» con Msc

COPENHAGEN - (M. B.) Il Gruppo Maersk ha illustrato i risultati ottenuti nel terzo trimestre dell'anno. Molto soddisfatto il Ceo, Nils S. Andersen, che ha dichiarato: «abbiamo raggiunto un utile di 1,3 miliardi di dollari Usa nel terzo trimestre, grazie soprattutto ai progressi di Maersk Line, Maersk Oil e Apm Terminals. Guardando ai primi nove mesi, il risultato del Gruppo è migliorato di 729 milioni di dollari, pari al + 25% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Restano confermate le nostre previsioni per il risultato finale: circa 4,5 miliardi di dollari per l'intero anno».
Altrettanto soddisfatto Søren Skou, amministratore delegato di Maersk Line. Il più grande vettore container del mondo, nel terzo trimestre ha infatti guadagnato 685 milioni di dollari, il 23,5% in più dello stesso trimestre del 2013, con un + 3,7% dei containers trasportati.
Durante la presentazione dei risultati, Nils Andersen ha anche ribadito che il vessel sharing agreement "2M" tra Maersk e Mediterranean Shipping Company inizierà la sua attività nel mese di Gennaio. Andersen è convinto che ormai non ci siano più ostacoli da superare: «Unione Europea, Cina e Stati Uniti hanno giustamente il diritto di controllare cosa stiamo facendo. Qualora valutassero alcune nostre operazioni contrarie alle loro leggi potrebbero giustamente adottare conseguenti misure. Noi ed Msc non abbiamo in programma altro che una ripartizione della capacità dispiegate su alcune rotte. Un progetto che è stato approvato dalla Fmc negli Stati Uniti e che abbiamo sottoposto all'attenzione anche delle competenti Autorità cinesi ed europee. Di conseguenza non ci sono ostacoli di sorta e inizieremo ad accettare carico già dal prossimo mese di Dicembre con l'inizio delle operazioni fissato a Gennaio».
La compagnia danese aveva già fatto un simile annuncio in Ottobre, quando la Federal Maritime Commission degli Stati Uniti, aveva approvato l'accordo. Tuttavia alcuni osservatori continuano ad interrogarsi sul fatto che questa tempistica sia davvero rispettata nonostante le rassicurazioni di Maersk. Anche se la "2M" è stata approvata dalla Fmc e risulti conforme anche alle leggi dell'Unione europea, non c'è stata finora, alcuna esplicita dichiarazione da parte delle Autorità cinesi in merito ad una sua approvazione. Secondo fonti ben informate - così come riportato da "Joc" - la scorsa settimana in occasione del World Shipping (China) Summit a Chongqing, in molti hanno confermato l'entrata in vigore dell'accordo in Cina, ma nessuno ha voluto rilasciare dichiarazioni ufficiali.
C'è invece, chi crede che l'accordo sarà approvato, anche grazie all'esperienza maturata da Maersk con la bocciatura a sorpresa della "P3", l'accordo che avrebbe dovuto coinvolgere Maersk, Msc e Cma Cgm, i tre maggiori vettori al mondo. Da quel momento in poi, infatti, sembrerebbe che i massimi dirigenti della compagnia danese abbiano allacciato stretti contatti con gli esponenti più in vista delle Autorità cinesi.
Comunque, la "2M" presenta anche molte differenze rispetto alla "P3". A cominciare dal fatto che non è previsto un ufficio operativo comune, cosa che a Giugno, il ministero del Commercio interpretò più come una fusione tra le tre compagnie che un accordo di scambio di spazi, negando la sua approvazione alla "P3".

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

DATA 11/11/2014
PAGINA online
FOGLIO 11

SHIPOWNERS

Container, sovracapacità fino al 2019

Shanghai - La sovracapacità nel settore del trasporto marittimo containerdurerà almeno fino al 2019, secondo la previsione elaborata dal Boston Consulting Group (Bcg) al World Shipping (China) Summit del 2014

Shanghai - La sovracapacità nel settore del trasporto marittimo container durerà almeno fino al 2019, secondo la previsione elaborata dal Boston Consulting Group (Bcg) al World Shipping (China) Summit del 2014. **La crescita annuale in termini di capacità della flotta container dovrebbe rallentare** dell'11% nel 2019, mentre il numero di container in circolazione dovrebbe entro quell'anno viaggiare a un tasso di crescita del 10% - meno rispetto all'attuale 13% - e toccare i 25 milioni di teu, sempre entro il 2019.

Dunque crescita, ma a un passo inferiore rispetto a quello conosciuto negli ultimi anni, anche perché nel periodo 2015-2019 prodotto interno lordo

globale genererà sull'industria un moltiplicatore di 1,3 a fronte dello storico 2-3 sperimentato nel corso di questi anni (dati Klopsteck).

UASC annuncia la decisione di incrementare la propria flotta di container frigoriferi

L'iniziativa a seguito dell'ampliamento dei traffici al Sud America grazie all'accordo con Hamburg Süd

informare La società armatoriale mediorientale United Arab Shipping Company (UASC) ha annunciato la decisione di incrementare la propria flotta di container frigoriferi anche a seguito dell'ampliamento dei propri servizi ai traffici con il Sud America grazie al recente accordo di collaborazione stipulato con la tedesca Hamburg Süd (informare del 24 settembre 2014).

«Noi - ha spiegato il responsabile della gestione della flotta di contenitori reefer di UASC, Gareth Madsen - stiamo continuamente investendo nella nostra flotta di container per soddisfare la domanda dei clienti e adeguarla alle specifiche più innovative. L'ampliamento della nostra flotta di reefer assicurerà che continueremo ad offrire ai nostri clienti le soluzioni per il trasporto di carichi congelati e refrigerati più all'avanguardia e più efficienti dal punto di vista del consumo energetico». La compagnia mediorientale ha sottolineato che attualmente la propria flotta di container reefer è una delle più giovani del mercato avendo un'età media di tre anni.