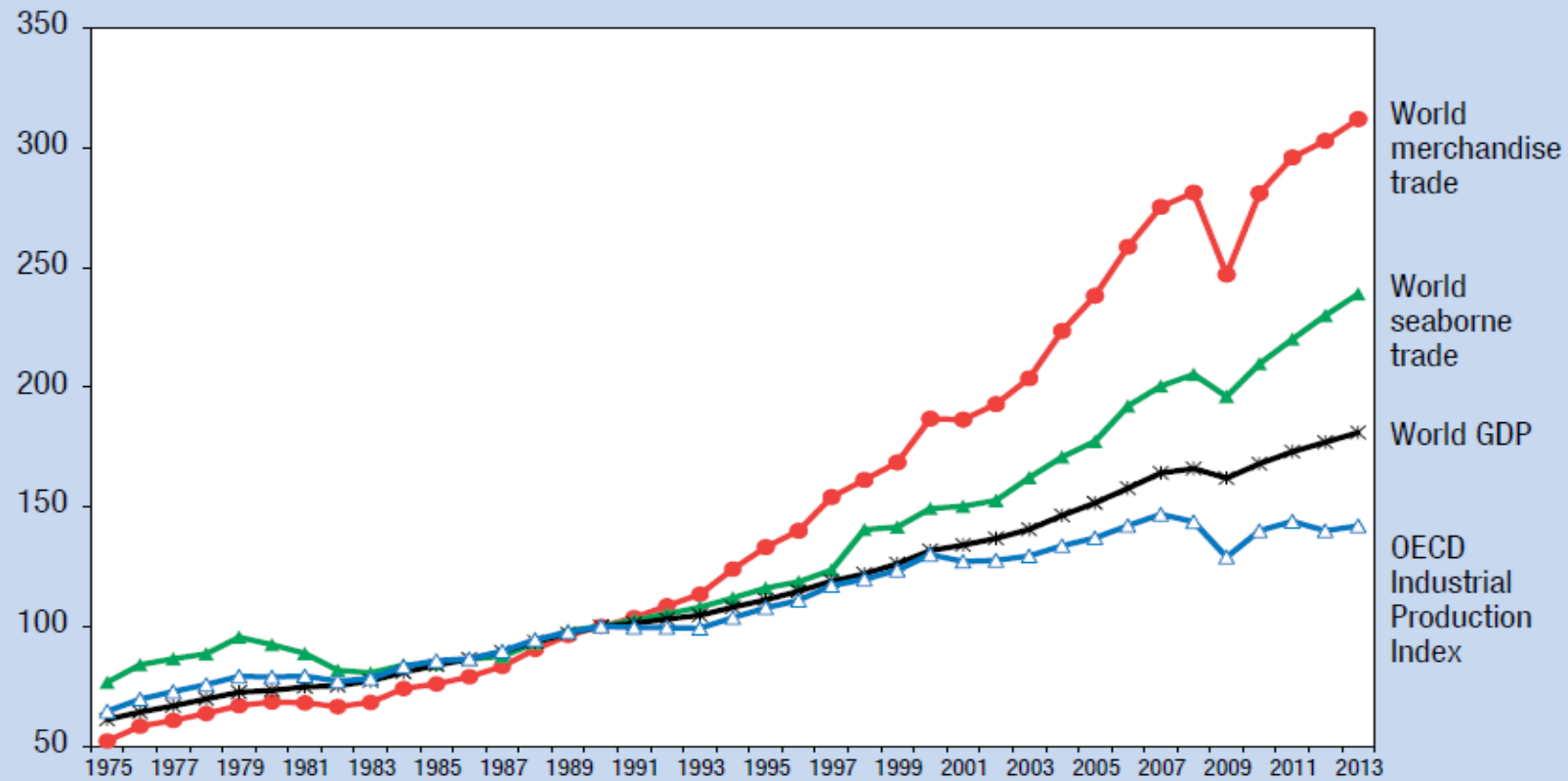


- ✓ ***La domanda di trasporto di merci dipende dall'andamento dell'economia***
- ✓ ***Il trasporto marittimo è la modalità di gran lunga più utilizzata a livello mondiale***
- ✓ ***Rinfuse (merci di basso valore unitario) e merci imballate e unitizzate (merci «ricche»)***

Figure 1.1. The OECD Industrial Production Index and indices for the world: Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975–2013 (1990 = 100)



Traffici Marittimi



petrolio e gas	carichi secchi	altre merci
2.831	4.279	2.800

MILIONI DI TONNELLATE

(fonte: UNCTAD, 2014)

9.909 nel 2013

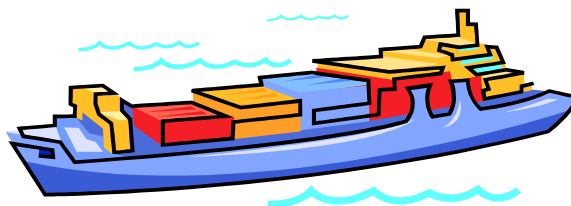


Figure 1.4. World seaborne trade in cargo ton-miles by cargo type, 2000–2014 (Billions of ton-miles)

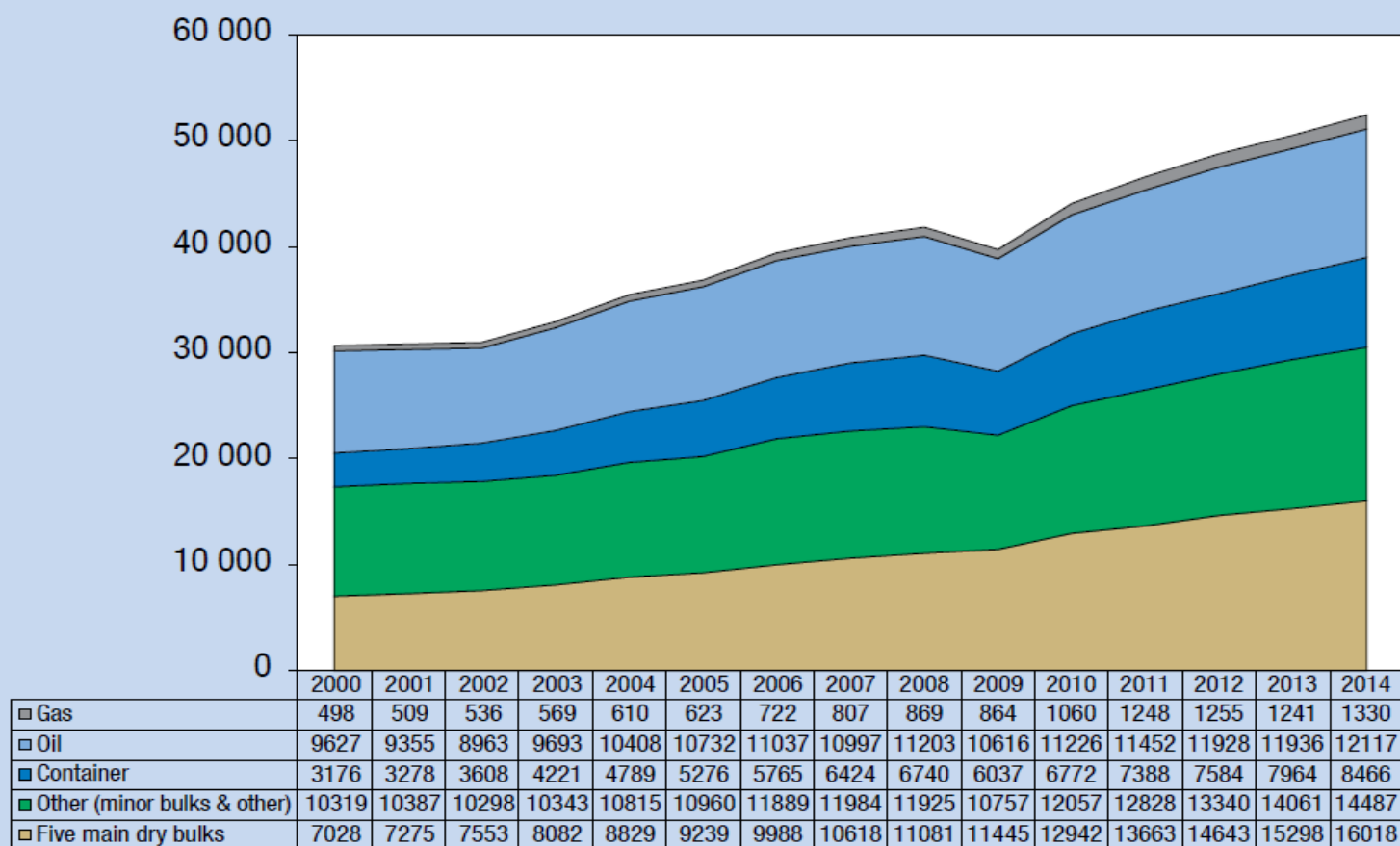
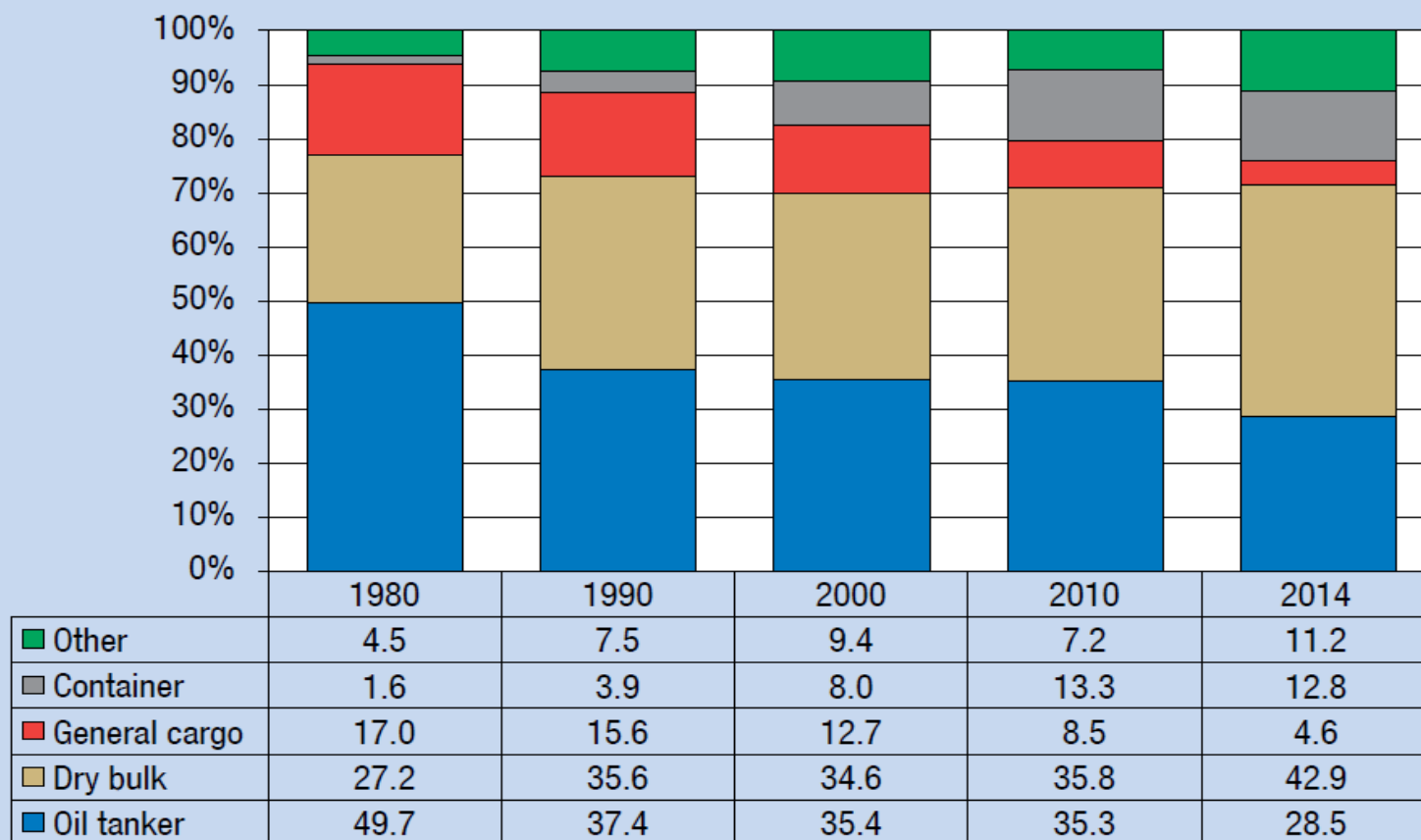


Figure 2.2. World fleet by principal vessel types, 1980–2014 (Beginning-of-year figures, percentage share of dwt)



**LA RICHIESTA DI TRASPORTO DIVENTA SEMPRE PIÙ ARTICOLATA,
COMPLESSA E SOFISTICATA**

Muta la filosofia della domanda:

*essa non chiede soltanto il trasferimento della merce (movimentazione di carichi), ma l'aggiunta di un insieme di servizi di supporto e informativi che aumentino l'efficienza complessiva del ciclo
approvvigionamento – produzione – distribuzione*

IL “CARRIER” DIVIENE ANCHE UN OPERATORE LOGISTICO

*Deve assicurare **QUALITÀ** alla prestazione:*

PRECISIONE

PUNTUALITA'

***COORDINAMENTO DEI
PASSAGGI DI MODALITA'***

INFORMAZIONI (ruolo
decisivo dell'informatica
e della telematica)

SICUREZZA

VAS e LOGISTICA



AFFIDABILITA' ed ECONOMICITA'

I TRASPORTI CONTAINERIZZATI

Container ships are the work-horses of the globalized economy: although they represent only one eighth of the total world fleet they are essential for the transport of consumer goods around the world.



Dimensione di un container da 20 piedi (teu: twenty feet equivalent unit)



Container Standard (ISO)

• Twenty-Foot Equivalent Unit

Lunghezza	20'0"	6,06 m
Larghezza	8'0"	2,44 m
Altezza	8'6"	2,59 m



• Forty-Foot Equivalent Unit

Lunghezza	40'0"	12,19 m
Larghezza	8'0"	2,44 m
Altezza	8'6"	2,59 m

Vantaggi della Containerizzazione

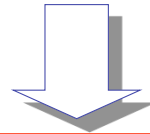
Eliminazione delle “rotture di carico” fra un mezzo di trasporto e l’altro

Maggiore rapidità nelle operazioni di carico/scarico delle merci a bordo

Maggiore protezione e sicurezza per le merci

Semplificazioni documentali

Riduzione del costo del trasporto

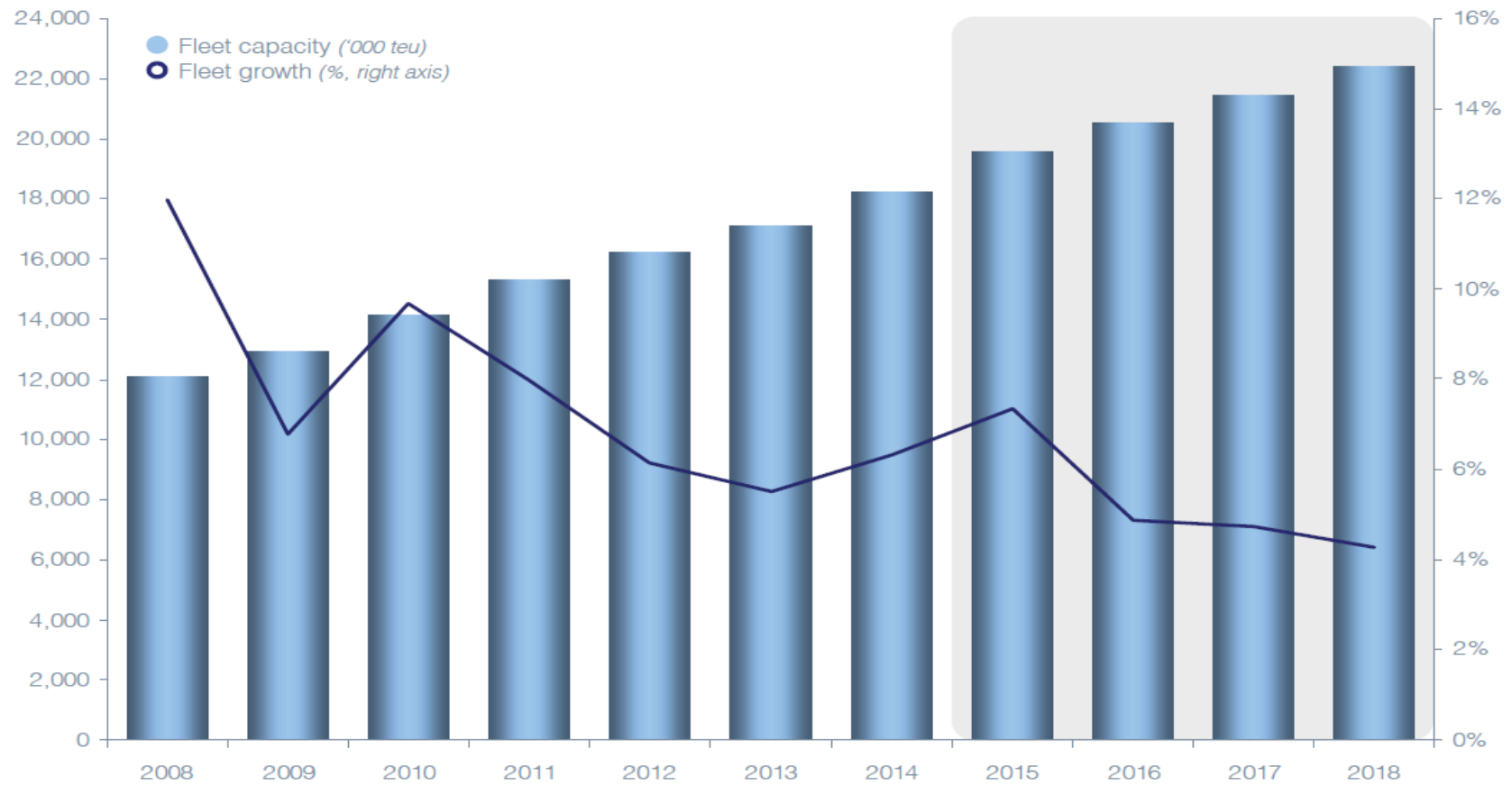


Sviluppo dei trasporti “intermodali”

Value Added Services (VAS)

- **raccolta degli ordini dei fornitori**
- **servizi resi ai fattori della produzione nei magazzini:** controllo qualitativo e quantitativo (quest'ultimo di regola attraverso codici a barre), picking, pesatura, assemblaggio etc.
- **trasferimento delle materie prime alle unità produttive**
- **controllo delle scorte**
- **servizi ai prodotti finiti nei magazzini di distribuzione:** operazioni di produzione leggera, controllo quali-quantitativo, pesatura, pulitura, imballaggio (packing), montaggio finale e prove tecniche (soprattutto per certe tipologie di beni di largo consumo come gli elettrodomestici), etichettatura (labelling), prezzatura, aggiunta di accessori etc.
- **organizzazione delle consegne**
- **gestione dei resi**
- **attività inerenti il trasporto:** groupage/degroupage, operazioni doganali, preparazione dei documenti, assicurazione delle merci, disinfestazioni, pratiche sanitarie
- **servizi informatici:** sviluppo di un EDI (Electronic Data Interchange) o di altri software simili per permettere la connessione cliente-impresa logistica, connessione del software del cliente con quello dei suoi committenti e destinatari, servizi di tracking e tracing (via Internet o software)
- **consulenza per l'ottimizzazione della Supply Chain**
- **attività di MKT**
- **prestazioni particolari:** fatturazione (invoicing) ai clienti dell'impresa manifatturiera, riscossione dei crediti alla consegna, anticipi di pagamento per conto del cliente, merchandising, servizi bancari, servizi post-vendita, adempimenti amministrativi e fiscali, consulenza e ingegneria logistica tese a definire mezzi e procedure da utilizzare per ottimizzare le operazioni della logistica, gestione e regolamentazione delle controversie, gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione
- etc.

Figure 3.1 Containership fleet development



Source: Drewry Maritime Research

La flotta mercantile
mondiale mette a
disposizione una
capacità di

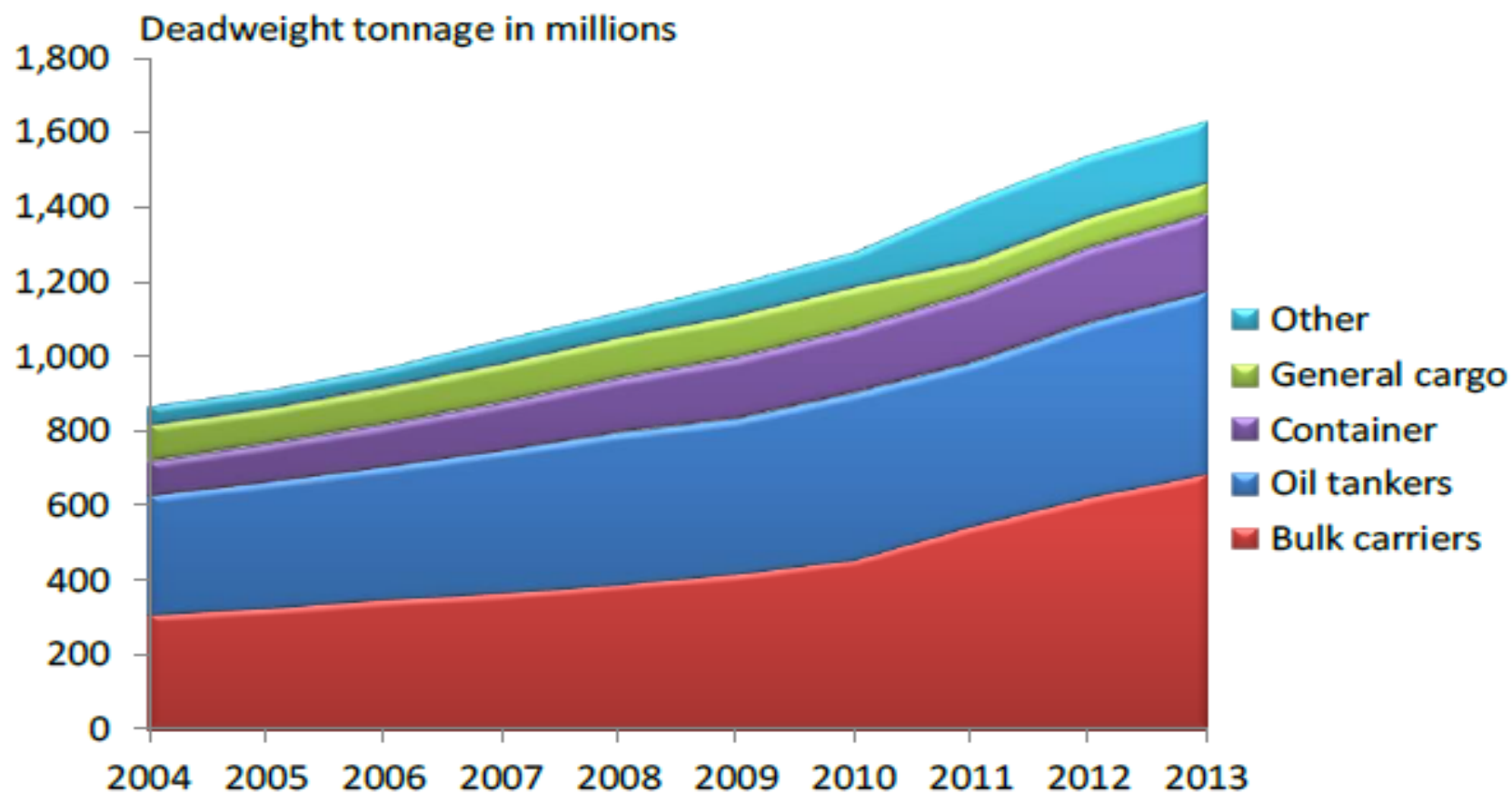
19.536.206
teu

pari a una
superficie di
288.585
chilometri quadrati,
area all'incirca pari all'Italia
(301.300 kmq) meno
il Lazio (17.203 kmq)



Nel 2018 dovrebbe raggiungere una capacità di trasporto di 22 milioni di TEU

Figure 2.1b: World merchant fleet by type of ship, 2004 to 2013



Source: UNCTAD

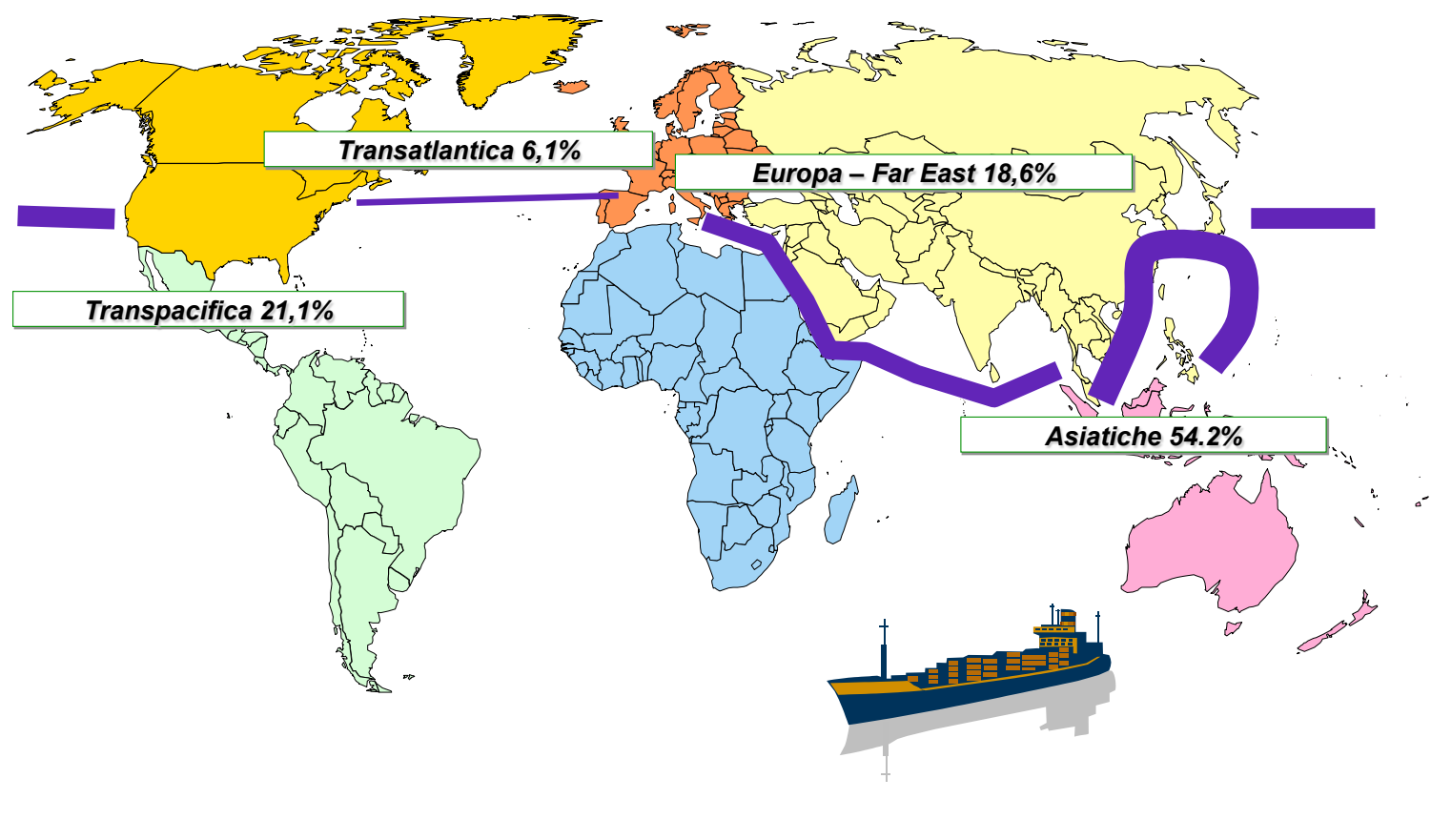
In tutti i porti del mondo si movimentano 713 milioni di TEU. Nel 2020 si dovrebbe raggiungere il miliardo di TEU

Table 2.12 **Quarterly forecast of container activity by region (x 000)**

	2012	2013	2014	2015	%
North America	52,306	53,473	55,793	57,646	8
<i>East Coast North America</i>	<i>18,880</i>	<i>19,294</i>	<i>20,597</i>	<i>21,399</i>	
<i>Gulf Coast North America</i>	<i>4,392</i>	<i>4,543</i>	<i>4,555</i>	<i>4,658</i>	
<i>West Coast North America</i>	<i>29,034</i>	<i>29,636</i>	<i>30,640</i>	<i>31,589</i>	
Europe	112,229	114,799	119,030	122,836	17
<i>North West Europe</i>	<i>52,884</i>	<i>53,417</i>	<i>55,139</i>	<i>56,854</i>	
<i>Scandinavia & Baltic</i>	<i>10,014</i>	<i>10,314</i>	<i>10,458</i>	<i>10,458</i>	
<i>West Mediterranean</i>	<i>24,695</i>	<i>25,308</i>	<i>26,171</i>	<i>27,184</i>	
<i>East Med & Black Sea</i>	<i>24,636</i>	<i>25,759</i>	<i>27,262</i>	<i>28,340</i>	
Asia	333,380	347,685	366,611	387,425	54
<i>North Asia</i>	<i>58,094</i>	<i>59,705</i>	<i>62,323</i>	<i>65,313</i>	
<i>Greater China</i>	<i>187,870</i>	<i>198,456</i>	<i>209,533</i>	<i>221,600</i>	31
<i>South East Asia</i>	<i>87,417</i>	<i>89,525</i>	<i>94,755</i>	<i>100,512</i>	
Middle East / South Asia	52,671	52,930	57,265	62,553	9
<i>Middle East</i>	<i>34,971</i>	<i>34,348</i>	<i>36,506</i>	<i>40,216</i>	
<i>South Asia</i>	<i>17,700</i>	<i>18,581</i>	<i>20,759</i>	<i>22,337</i>	
Latin America	41,784	42,407	43,998	45,323	6
<i>Central America/Caribbean</i>	<i>22,377</i>	<i>21,724</i>	<i>22,245</i>	<i>22,657</i>	
<i>East Coast South America</i>	<i>11,591</i>	<i>12,821</i>	<i>13,328</i>	<i>13,696</i>	
<i>West Coast South America</i>	<i>7,815</i>	<i>7,861</i>	<i>8,425</i>	<i>8,970</i>	
Africa	21,854	23,241	24,027	25,125	4
<i>East Africa</i>	<i>3,519</i>	<i>3,579</i>	<i>3,803</i>	<i>4,032</i>	
<i>North Africa</i>	<i>4,684</i>	<i>5,497</i>	<i>5,790</i>	<i>6,060</i>	
<i>West Africa</i>	<i>8,620</i>	<i>8,727</i>	<i>9,062</i>	<i>9,504</i>	
<i>Southern Africa</i>	<i>5,031</i>	<i>5,437</i>	<i>5,371</i>	<i>5,529</i>	
Oceania	10,673	10,632	11,155	12,170	2
World	624,897	645,166	677,879	713,079	

Le Principali Rotte Mondiali – 2013

(fonte: Drewry, 2014)

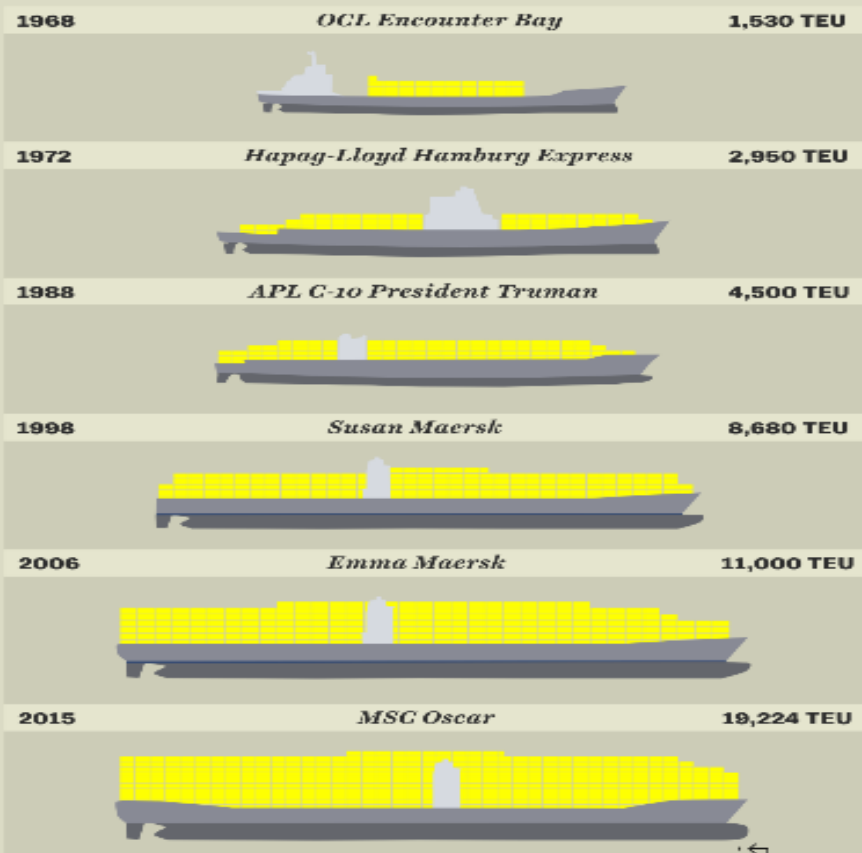


GIGANTISMO



THE LARGEST CARGO SHIPS per decade

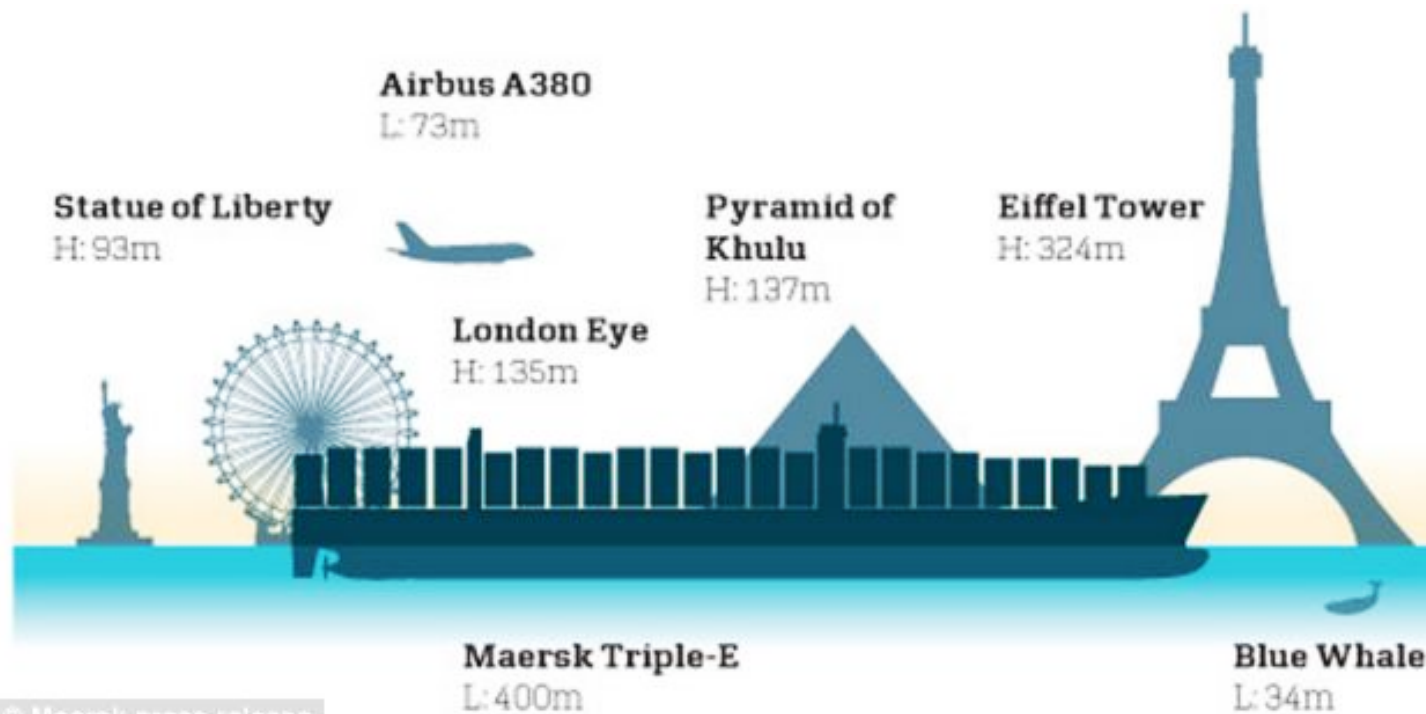
 = 50 TEU (20ft long containers)



source: container-transportation.com

Person for scale

GIGANTISMO NAVALE



La più grande portacontainer del mondo : MSC Oscar (Cantieri Daewoo)



Lunghezza x Larghezza : 396 m x 59 m; Pescaggio: 16 m
19.224 di cui 1.800 teu frigo; DWT: 196000 t

Reported newbuilding prices of representative units of the latest generation of fully cellular vessels (not adjusted for market price fluctuations)

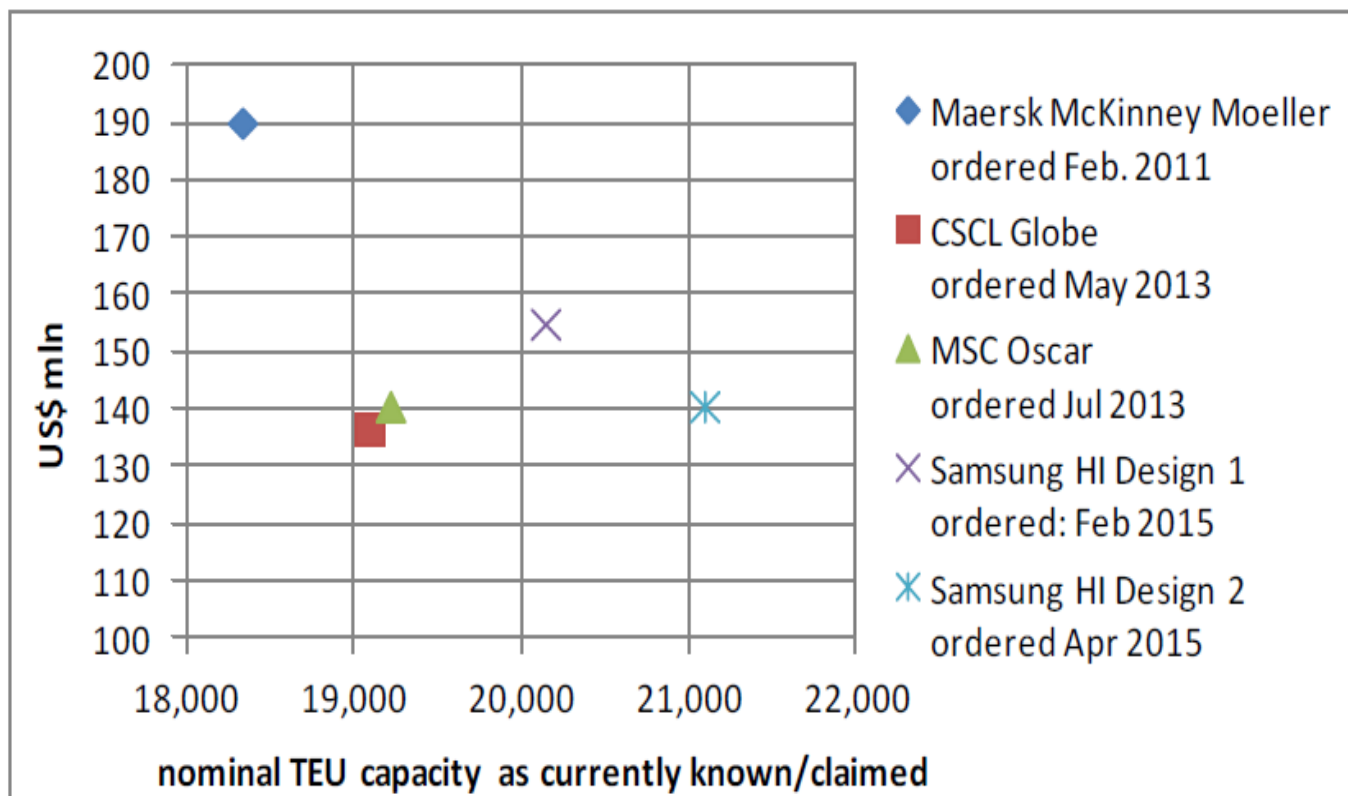
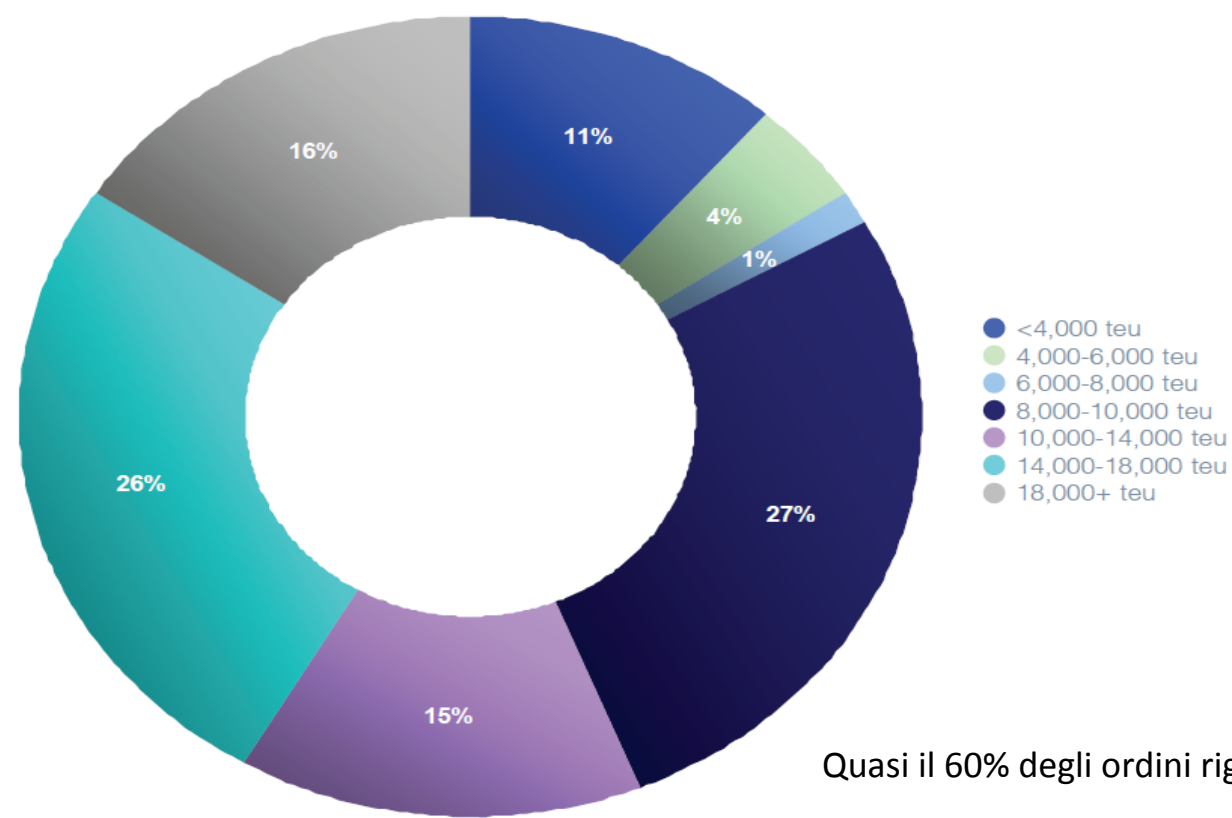


Figure 3.2 **Orderbook by size range** (% of teu capacity)



Quasi il 60% degli ordini riguarda navi over 10,000

Source: Drewry Maritime Research

4 portacontainers da 20.000 TEU ordinati dalla MOL ai cantieri SAMSUNG



LE ECONOMIE DI SCALA

Operational costs of Panamax and mega-post-Panamax ships (Based on fuel cost of US\$135/tonne)		
Cost sector	Panamax (4,000 teu)	Mega post-Panamax (10,000 teu)
Manning*	850	850
Repair and maintenance	900	1,150
Insurance	800	1,700
Stores and lubes	250	350
Administration	175	175
Fuel**	4,284	7,269
Port charges	2,000	3,000
Total operating costs per annum	9,259	14,494
Total cost per slot per annum	2,315	1,449

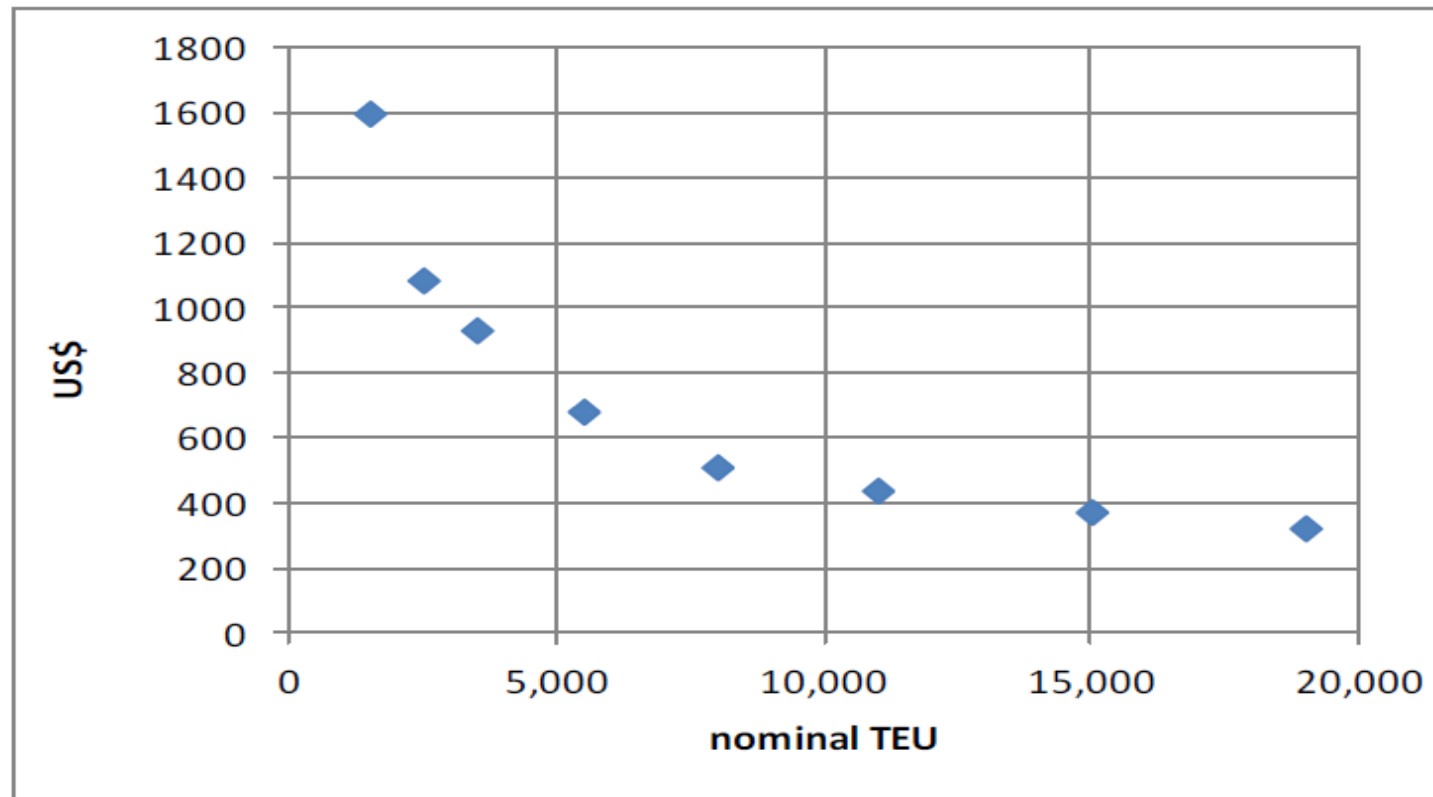
Calcoli svolti su di un servizio transpacifico Sud Est Asia/USA, 30gg in Mare e 12 in porto x 9 viaggi annui

Per una 16,000 si stima un costo unitario di 1,200 per Teu

Per una 20,000 si stima un costo unitario di 1,000/1,100 per Teu

LE NAVI VANNO RIEMPITE

Figure 2.2. **Estimated annual operation cost per nominal TEU – assuming 85 % utilization**



OGGI

9.700 navi pari a 16.7 M.ni TEU
400 navi in ordine pari a 3 M.ni TEU

CRESCE LA FLOTTA

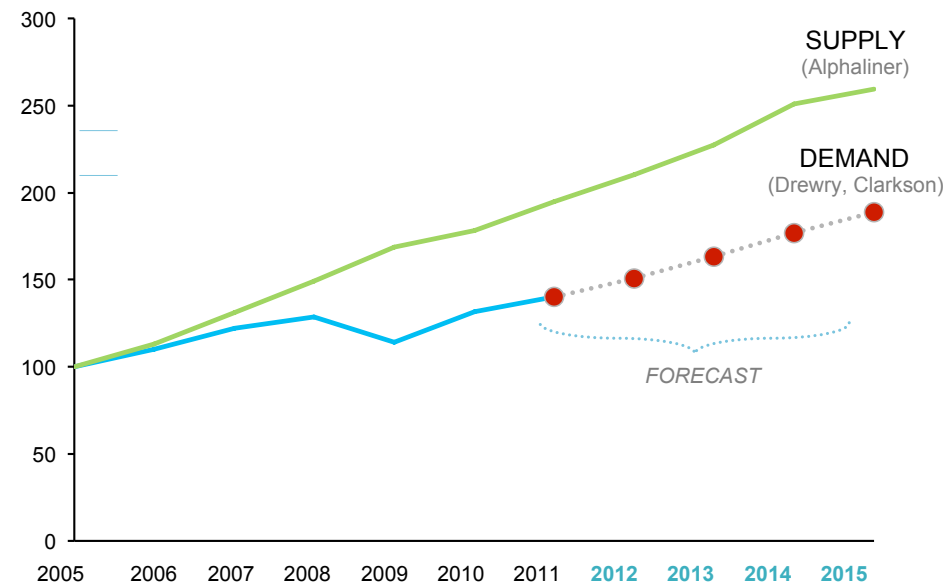
2011	+ 7,9%
2012	+ 8,3%
2013	+ 11%
2014	+ 3,6%



Esistenza di OVER CAPACITY

OVERCAPACITY

consiste in una offerta che è cresciuta in modo più che proporzionale alla domanda a causa di un numero eccessivo di ordini ai cantieri nel periodo pre-crisi



Il grafico evidenzia il gap tra domanda di trasporto container ed offerta

SLOW STEAMING

- Sviluppo del fenomeno dello SLOW STEAMING.



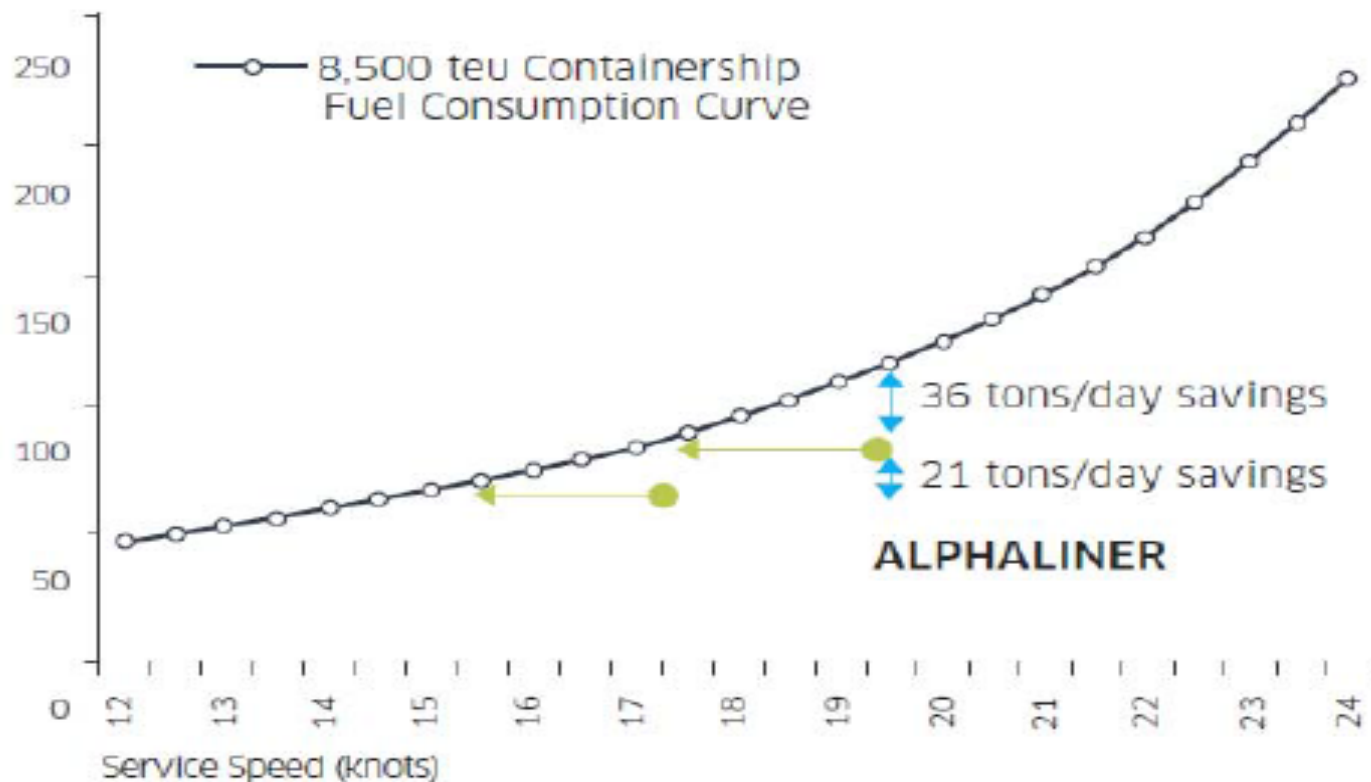
Lo Slow Steaming è la riduzione della velocità a cui viaggia la nave.

Diversi scopi:

1. Assorbire la «vessels overcapacity» ;
2. permette un notevole risparmio sui costi di carburante, rendendo le imprese di shipping più competitive sul mercato;
3. consente la riduzione di immissione di CO₂.

Fuel Saving From Slow Steaming

Fuel Oil Consumption
(tons/day)



Il gigantismo seleziona i porti italiani

- ✗ Mancanza di pescaggio adeguato
(gli unici porti con pescaggio >10 mt. sono: Trieste (18 mt), Gioia Tauro (16/18), Genova (15/17), Cagliari, Taranto. La Spezia (14))
- ✗ Banchine corte, piazzali angusti, gru poco potenti e corte
- ✗ Insufficienza di infrastrutture di collegamento e smistamento dei flussi verso l' hinterland (sistemi logistico- trasportistici ancora lenti e costosi)

Roughly a third of the additional costs might be related to equipment, a third to dredging and another third to port infrastructure and port hinterland costs.

TABELLA 13: PROFONDITÀ DEI FONDALI E FABBISOGNI DI DRAGAGGIO NEI PORTI ITALIANI				
Autorità portuali	TEU (2013)	Fabbisogno di dragaggio (m²)	Profondità attuale (m)	Profondità post-dragaggio (m)
Gioia Tauro	3.100.000*		-18,0	-18,0
Genova	1.988.013	2.956.000	-15,0	-17,5
La Spezia	1.300.432	918.000	-14,0	-15,0
Livorno	560.000*	1.860.000	-13,0	-16,0
Cagliari	685.000*		-16,0	-18,0
Taranto	197.317	19.500.000	-14,0	-16,0
Napoli	490.000*	4.713.000	-15,0	-16,5
Venezia	443.000*	6.650.000	-9,8	-12,0
Trieste	458.497	3.650.000	-18,0	-18,0
Salerno	270.000*	5.000.000	-13,0	-15,0
Ravenna	226.879	6.788.584	-11,5	-14,5
Savona-Vado	75.000*	430.000	-18,5	-20,0
Ancona	152.394	2.890.000	-12,5	-14,0
Civitavecchia (Fiumic., Gaeta)	49.600*	413.000	-15,0	-15,0
Palermo (Termini Imerese)	20.647*	434.568	-5,0	-10,0
Catania	27.800*	1.500.000	-8,0	-12,0
Bari	31.412*	200.000	-12,5	-13,0
Marina di Carrara	-*	140.000	-10,5	-10,5
Brindisi	-*	1.350.000	-14,0	-14,0
Augusta	203	86.914	-16,0	-16,0
Piombino		4.150.000	-12,0	-15,0
Messina			-11,0	-11,0
Olbia – Golfo Aranci		104.350	-10,0	-10,0
TOTALI	10.076.744	63.734.256		
Fonte: DIPE, 2014.				

Traffico container in alcuni dei principali porti internazionali, 2013/2014 (Teu)

	Porto	Paese	2012	2013	2014	Var %
1	Shanghai	Cina	32.529.000	33.617.000	35.290.000	5,0%
2	Singapore	Singapore	31.649.400	32.578.700	33.869.300	4,0%
3	Hong Kong	Cina	23.955.000	22.799.000	24.238.000	6,3%
4	Shenzhen	Cina	22.940.130	23.278.000	24.000.000	3,1%
5	Ningbo	Cina	15.670.000	17.326.800	19.450.000	12,3%
6	Busan	Sud Corea	17.040.567	17.686.099	18.651.946	5,5%
7	Guangzhou	Cina	14.743.600	15.309.200	16.200.000	5,8%
8	Qingdao	Cina	14.503.000	15.520.000	16.000.000	3,1%
9	Dubai	EAU	13.280.000	13.641.000	15.200.000	11,4%
10	Tianjin	Cina	12.300.000	13.001.000	14.050.000	8,1%
11	Rotterdam	Olanda	11.865.916	11.866.000	12.300.000	3,7%
12	Port Klang	Malaysia	9.933.600	10.350.400	10.946.000	5,8%
13	Kaohsiung	Taiwan	9.781.221	9.940.000	10.590.000	6,5%
14	Dalian	Cina	8.060.400	9.912.000	10.128.000	2,2%
15	Amburgo	Germania	8.863.900	9.257.000	9.730.000	5,1%
16	Anversa	Belgio	8.635.200	8.578.300	8.977.738	4,7%
17	Xiamen	Cina	7.201.700	8.007.900	8.572.000	7,0%
18	Los Angeles	USA	8.077.714	7.868.600	8.340.065	6,0%
19	Brema	Germania	6.134.000	5.838.000	5.780.000	-1,0%
20	Yingkou	Cina	4.851.000	5.301.000	5.768.000	8,8%
21	Lianyungang	Cina	5.020.000	5.488.000	5.000.000	-8,9%
22	Suzhou	Cina	5.866.000	5.340.000	4.450.000	-16,7%
23	Savannah	USA	2.966.213	3.033.700	3.340.000	10,1%
24	Tangeri Med	Marocco	1.900.000	2.500.000	3.070.000	22,8%
25	Dongguan	Cina	1.100.000	1.893.000	2.836.000	49,8%
26	Nanjing	Cina	2.300.000	2.670.000	2.760.000	3,4%
27	Le Havre	Francia	2.306.000	2.486.300	2.550.000	2,6%
28	Rizhao	Cina	1.749.000	2.027.000	2.420.000	19,4%
29	Oakland	USA	2.344.392	2.346.500	2.394.000	2,0%
30	Yantai	Cina	1.850.040	2.150.000	2.361.000	9,8%
	Totale		309.416.993	321.610.499	339.262.049	5,5%

Fonte: Autorità Portuali, DynaLiners

Principali porti europei

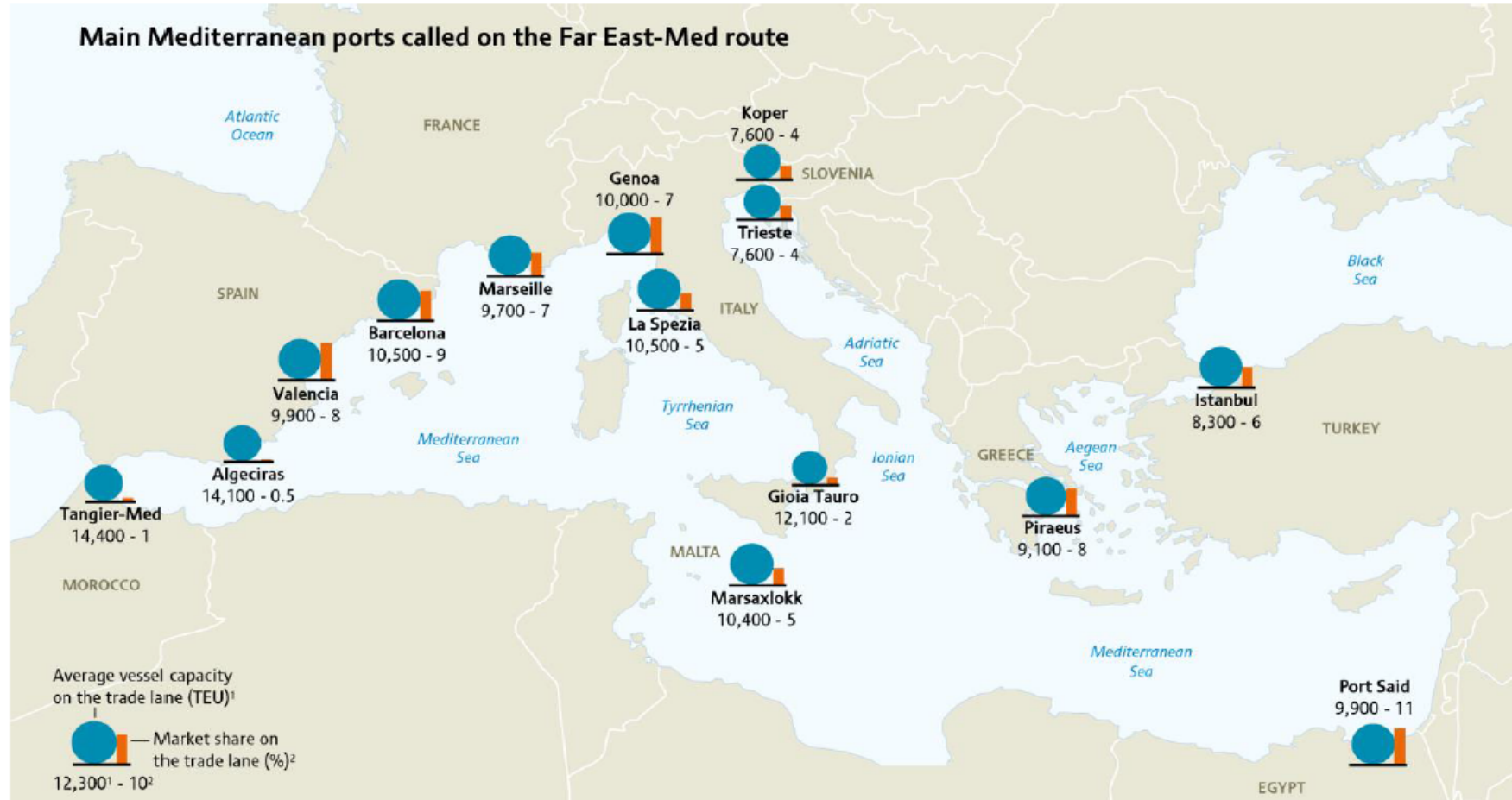
Porti <i>Ports</i>		2013	2012	2011	2010	Var. % 2013/12	Var. % 2013/11	Var. % 2013/10
1	Rotterdam	11.664.000	11.866.000	11.877.000	11.148.000	-1,70	-1,79	4,63
2	Amburgo	9.300.000	8.864.000	9.014.000	7.896.000	4,92	-1,66	17,78
3	Anversa	8.578.000	8.635.000	8.664.000	8.468.000	-0,66	-0,33	1,30
4	Bremerhaven	5.831.000	6.115.000	5.916.000	4.888.000	-4,64	3,36	19,29
Tot. North Range		35.373.000	35.480.000	35.471.000	32.400.000	-0,30	-0,28	9,18
5	Algeciras	4.337.000	4.071.000	3.602.000	2.810.000	6,53	20,41	54,34
6	Valencia	4.328.000	4.470.000	4.327.000	4.207.000	-3,18	0,02	2,88
7	Felixstowe*	3.300.000	3.327.000	3.249.000	3.416.000	-0,81	1,57	-3,40
8	Pireo	3.164.000	2.709.000	1.681.000	878.000	16,80	88,22	260,36
9	Gioia Tauro	3.087.000	2.721.000	2.305.000	2.852.000	13,45	33,93	8,24
10	Malta*	2.560.000	2.440.000	2.360.000	2.200.000	4,92	8,47	16,36
11	Le Havre	2.504.000	2.306.000	2.215.000	2.358.000	8,59	13,05	6,19
12	Genova	2.039.000	2.065.000	1.847.000	1.758.000	-1,26	10,40	15,98
13	Zeebrugge	2.000.000	1.953.000	2.206.000	2.500.000	2,41	-9,34	-20,00
14	Barcellona	1.720.000	1.757.000	2.035.000	1.947.000	-2,11	-15,48	-11,66
15	Southampton*	1.650.000	1.651.000	1.500.000	1.563.000	-0,06	10,00	5,57
16	La Spezia	1.300.000	1.247.000	1.308.000	1.285.000	4,25	-0,61	1,17
17	Marsiglia*	1.098.000	1.061.000	944.000	954.000	3,49	16,31	15,09
18	Cagliari	656.000	622.000	614.000	629.000	5,47	6,84	4,29
19	Livorno	559.000	549.000	638.000	628.000	1,82	-12,38	-10,99
20	Napoli	477.000	547.000	527.000	534.000	-12,80	-9,49	-10,67

Primi Porti Italiani di Container

(dati in migliaia di TEU)

Porto	1995	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gioia Tauro	16	3.081	3.192	3.161	2.938	3.445	3.468	2.857	2.851	2.304	2.721	3.087	2970	
Genova	615	1.606	1.629	1.625	1.657	1.855	1.766	1.533	1.758	1.847	2.064	2.039	2173	
La Spezia	965	1.007	1.040	1.024	1.133	1.200	1.246	1.046	1.285	1.370	1.247	1.300	1303	
Livorno	424	593	639	659	657	742	618	592	635	637	549	560	577	
Taranto	-	658	763	717	892	758	787	741	582	338	338	200	149	
Cagliari	26	317	495	631	726	690	257	756	576	603	621	656	656	
Napoli	207	433	347	374	445	461	482	516	532	526	546	477	486	
Venezia	128	284	291	290	263	320	379	369	394	458	429	448	413	
Trieste	152	117	180	198	215	250	336	277	282	363	363	450	479	
Salerno	191	417	340	418	358	282	256	269	275	235	208	270	320	
Savona	47	53	87	220	231	250	260	196	220	170	75	74	82	
Ravenna	193	180	169	144	162	207	210	185	183	215	208	225	223	
Ancona	34	76	65	64	74	85	90	106	110	120	142	151	152	
Catania	-	-	-	15	16	22	18	22	20	18	22	50	33	
Civitavecchia	-	-	-	35	33	31	25	28	41	38	51	29	64	
Palermo	30	15	24	28	14	32	40	30	33	35	35	20	14	
Bari	-	24	20	10	0	0	0	0	1	11	29	31	30	
TOTALE	3.028	8.861	9.281	9.613	9.369	10.630	7.379	9.523	9.778	9.288	9.648	10.067	10,094	

Figure 3.3. Mediterranean ports called on the Far East-Med route



I PROTAGONISTI

Today, there are **6,000** ships active on liner trades, for **19,533,640** TEU and **245,044,463** TDW
Including **5,084** fully cellular ships for **19,096,893** TEU

TOP 20

19/6/2015

Rnk	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3,046,779	15.6%		
2	Mediterranean Shg Co	2,591,095	13.3%		
3	CMA CGM Group	1,766,082	9.0%		
4	Hapag-Lloyd	974,001	5.0%		
5	Evergreen Line	941,964	4.8%		
6	COSCO Container L.	861,495	4.4%		
7	CSCL	700,716	3.6%		
8	Hanjin Shipping	628,048	3.2%		
9	MOL	604,219	3.1%		
10	Hamburg Süd Group	586,782	3.0%		
11	OOCL	584,330	3.0%		
12	APL	560,340	2.9%		
13	NYK Line	497,406	2.5%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	496,991	2.5%		
15	UASC	422,543	2.2%		
16	K Line	408,352	2.1%		
17	PIL (Pacific Int. Line)	380,959	2.0%		
18	Hyundai M.M.	366,008	1.9%		
19	Zim	338,363	1.7%		
20	Wan Hai Lines	233,372	1.2%		

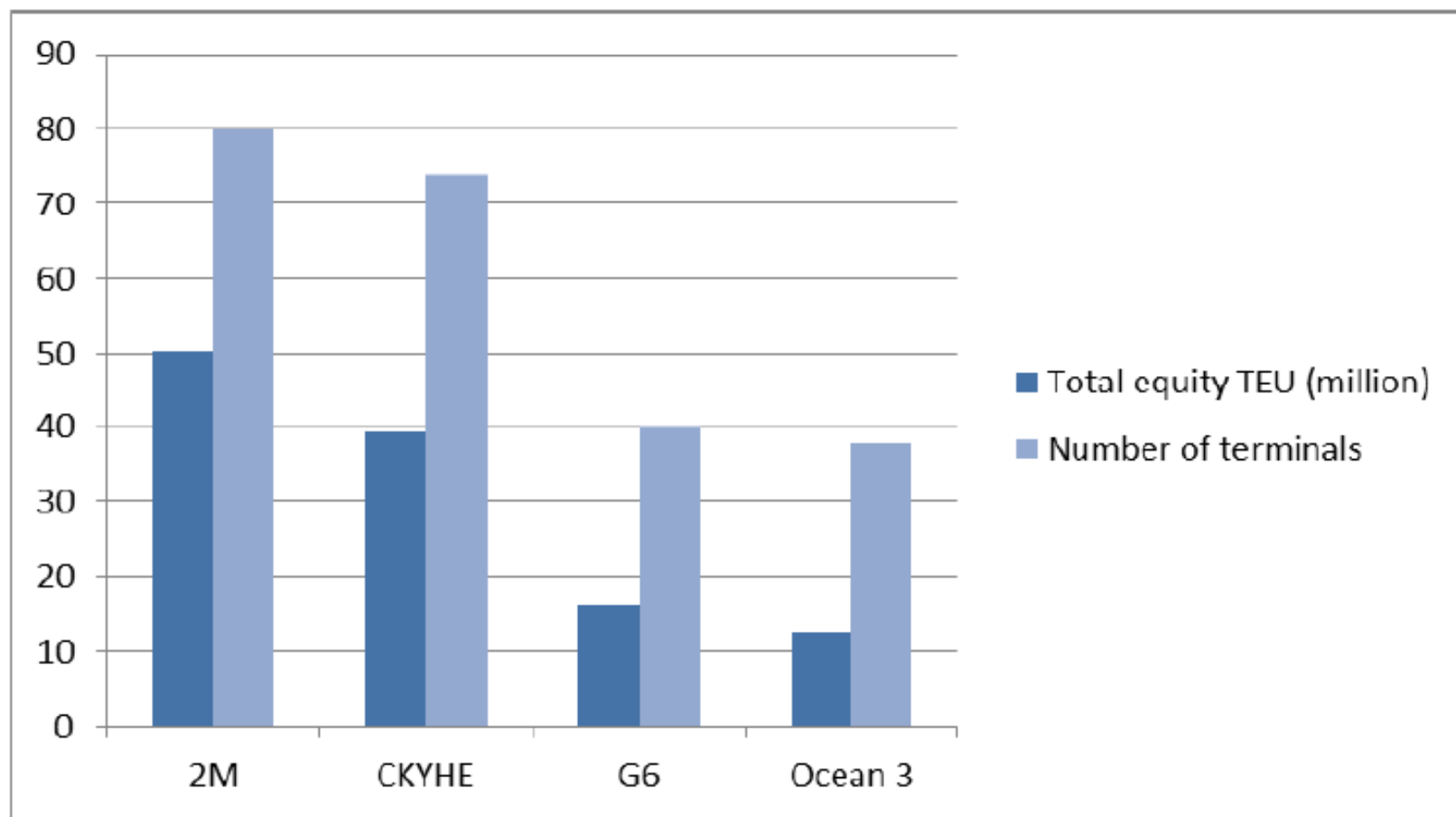
TOP 20 19/6/2015

Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	3,046,779	611	1,702,974	257	1,343,805	354	44.1%	367,406	30	12.1%
2	Mediterranean Shg Co	2,591,095	499	1,106,596	198	1,484,499	301	57.3%	701,086	55	27.1%
3	CMA CGM Group	1,766,082	470	579,798	84	1,186,284	386	67.2%	427,912	40	24.2%
4	Hapag-Lloyd	974,001	186	512,060	72	461,941	114	47.4%	71,148	7	7.3%
5	Evergreen Line	941,964	202	534,211	106	407,753	96	43.3%	355,016	23	37.7%
6	COSCO Container L.	861,495	166	462,852	84	398,643	82	46.3%	138,386	12	16.1%
7	CSCL	700,716	139	484,208	68	216,508	71	30.9%			
8	Hanjin Shipping	628,048	103	278,102	38	349,946	65	55.7%	36,120	4	5.8%
9	MOL	604,219	112	189,030	29	415,189	83	68.7%	160,940	10	26.6%
10	Hamburg Süd Group	586,782	127	260,511	41	326,271	86	55.6%	49,560	5	8.4%
11	OOCL	584,330	108	340,131	48	244,199	60	41.8%	144,376	8	24.7%
12	APL	560,340	91	386,003	50	174,337	41	31.1%			
13	NYK Line	497,406	103	281,658	48	215,748	55	43.4%	112,000	8	22.5%
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	496,991	97	189,893	41	307,098	56	61.8%	140,800	10	28.3%
15	UASC	422,543	53	276,936	31	145,607	22	34.5%	198,951	12	47.1%
16	K Line	408,352	76	102,544	16	305,808	60	74.9%	110,960	8	27.2%
17	PIL (Pacific Int. Line)	380,959	158	293,056	120	87,903	38	23.1%	15,556	4	4.1%
18	Hyundai M.M.	366,008	56	153,658	20	212,350	36	58.0%	60,000	6	16.4%
19	Zim	338,363	77	55,057	13	283,306	64	83.7%			
20	Wan Hai Lines	233,372	96	182,207	74	51,165	22	21.9%			
34	Grimaldi (Napoli)	39,149	38	38,514	37	635	1	1.6%	21,745	8	55.5%
42	Linea Messina	30,520	15	20,440	7	10,080	8	33.0%	2,920	1	9.6%

Table 2.1 **Global/international terminal operators' throughput league table, 2012-2013**
(Million teu/% share of world container port throughput)

Ranking		Operator	2013		2012	
2013	(2012)		Million teu	% Share	Million teu	% Share
1	(1)	Hutchison Port Holdings	76.1	11.8%	74.3	12.0%
2	(2)	APM Terminals	68.0	10.6%	66.2	10.6%
3	(3)	PSA International	61.7	9.6%	59.7	9.6%
4	(4)	Cosco Group	59.9	9.3%	56.3	9.0%
5	(5)	DP World	53.7	8.4%	54.5	8.8%
6	(6)	Terminal Investment Limited (TIL)	29.9	4.6%	26.6	4.3%
7	-	CMHI	23.5	3.7%	21.5	3.5%
8	(7)	China Shipping Terminal Development	20.3	3.2%	20.7	3.3%
9	(8)	Hanjin	14.4	2.2%	13.5	2.2%
10	(9)	Eurogate	14.0	2.2%	13.0	2.1%
11	(12)	CMA CGM	9.9	1.5%	8.8	1.4%
12	(11)	SSA Marine / Carrix	9.8	1.5%	9.6	1.5%
13	(10)	Evergreen	9.5	1.5%	9.7	1.6%
14	(13)	NYK	7.6	1.2%	7.3	1.2%
15	(14)	HHLA	7.5	1.2%	7.2	1.2%
16	(16)	OOCL	6.5	1.0%	6.1	1.0%
17	(15)	Yang Ming	6.5	1.0%	6.2	1.0%
18	(18)	ICTSI	6.3	1.0%	5.6	0.9%
19	(17)	APL/NOL	6.3	1.0%	6.1	1.0%
20	(19)	K Line	5.8	0.9%	5.4	0.9%

Figure 5.2. Container shipping alliances and their stakes in terminals



Source: own elaborations based on Drewry 2014

Cresce la **concentrazione** del mercato

I top cinque global carriers controllano
circa il 48% del mercato

I top cinque terminalisti globali controllano
quasi il 50% del mercato

LE ALLEANZE STRATEGICHE

flotta complessiva 15,077,000 teu (82% del totale)

2M

Maersk Line, MSC

TOT slot 5,529

2CU o Ocean Three (O3)

CMA-CGM , CSCL , UASC

TOT slot 2,802

CKYHE

COSCO, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen

TOT slot 3,229

G6

Hapag-Lloyd , NYK , OOCL , APL , MOL ,Hyundai M.M.

TOT slot 3,517

THE END

Table 3.1 **World cellular containership fleet by size range** (1 January 2015)

Size Range (Teu)	No. of Vessels	%	Total Capacity (Teu)	%	Average Speed* (Knots)	Average Age (Years)
<500	319	6.2%	96,894	0.5%	13.8	23.1
500-999	749	14.7%	562,356	3.1%	17.0	13.6
1,000-1,499	684	13.4%	798,865	4.4%	18.7	12.3
1,500-1,999	538	10.5%	921,504	5.1%	19.9	12.0
2,000-2,499	265	5.2%	614,508	3.4%	21.2	14.9
2,500-2,999	379	7.4%	1,020,925	5.6%	22.1	10.4
3,000-3,999	263	5.2%	905,542	5.0%	22.5	10.7
4,000-4,999	643	12.6%	2,842,447	15.6%	23.8	9.2
5,000-5,999	337	6.6%	1,824,925	10.0%	24.8	10.5
6,000-6,999	229	4.5%	1,500,086	8.2%	25.0	8.6
7,000-7,999	49	1.0%	357,163	2.0%	24.2	8.7
8,000-9,999	397	7.8%	3,436,336	18.9%	24.5	6.3
10,000-13,999	195	3.8%	2,409,145	13.2%	24.3	3.4
14,000-17,999	43	0.8%	625,620	3.4%	24.0	4.0
18,000+	16	0.3%	293,980	1.6%	23.0	1.3
Grand Total	5,106	100%	18,210,296	100%	21.0	11.4

Notes: * Top design speed

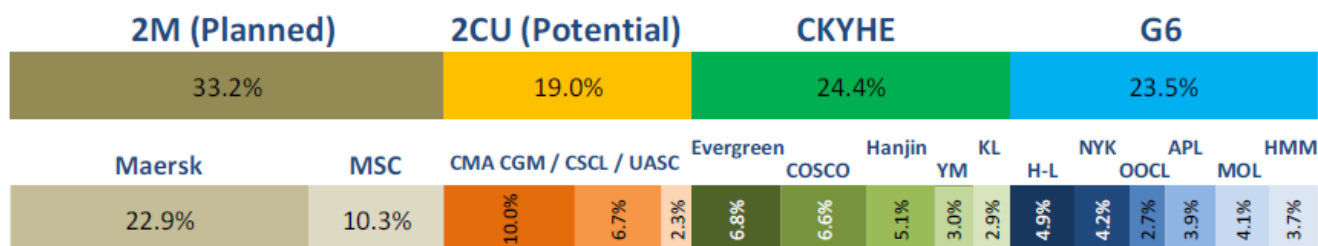
Source: Drewry Maritime Research

Fleet as at :	31 Dec 2014		31 Dec 2015		31 Dec 2016		31 Dec 2017		31 Dec 2018		Rise p.a. (3 years)
TEU nominal	ships	teu	ships	teu	ships	teu	ships	teu	ships	teu	teu terms
18000-21000	15	276 380	38	670 972	48	900 814	68	1 267 668	72	1 375 668	66,1%
13300-17999	81	1 147 483	111	1 602 973	135	1 944 338	140	2 015 338	149	2 142 188	20,7%
10000-13300	169	2 021 012	181	2 143 846	199	2 329 946	200	2 339 956	200	2 339 956	5,0%
7500-9999	404	3 527 503	474	4 168 413	503	4 434 751	505	4 453 551	505	4 453 551	8,1%
5100-7499	501	3 086 765	509	3 136 193	511	3 143 208	511	3 143 208	511	3 143 208	0,6%
4000-5099	745	3 378 484	750	3 402 586	753	3 415 543	758	3 436 543	761	3 451 543	0,6%
3000-3999	255	883 731	271	943 231	272	946 331	279	971 531	281	978 731	3,2%
2000-2999	649	1 650 462	673	1 703 496	707	1 784 930	720	1 817 838	721	1 820 538	3,3%
1500-1999	575	981 943	594	1 015 853	621	1 062 901	627	1 073 421	627	1 073 421	3,0%
1000-1499	679	789 299	701	813 451	713	826 460	719	834 020	719	834 020	1,9%
500-999	765	567 434	766	567 241	768	568 656	768	568 656	768	568 656	0,1%
100-499	197	63 076	192	61 258	192	61 258	192	61 258	192	61 258	-1,0%
TOTAL	5 035	18 373 572	5 258	20 229 513	5 422	21 419 136	5 485	21 982 988	5 506	22 242 738	6,2%
TOTAL after Exp. Scrap/Slip	5 035	18 373 572	5 141	19 886 768	5 223	20 901 391	5 181	21 190 243	5 102	21 199 993	4,9%
Rise 12 months	2013 >	6,3%	2014 >	8,2%	2015 >	5,1%	2016 >	1,4%	2017 >	0,0%	

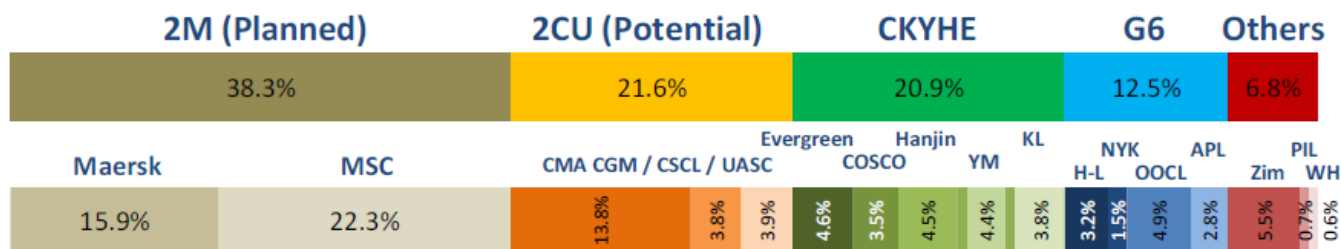
LE ALLEANZE STRATEGICHE

Far East - Europe Capacity Share by Carrier/Alliance : July 2014

Far East – North Europe Capacity Share



Far East – Mediterranean Capacity Share



ALPHALINER

Share based on average weekly capacity deployed as at 1 July 2014.
Capacity on Europe-Oceania services are excluded.

0% 20% 40% 60% 80% 100%

FULL CONTAINERSHIP 1/1/2015

Flotta

Size ranges (TEU)	ships	teu
18,000-20,000	15	276,380
13,300-17,999	81	1,147,483
10,000-13,300	169	2,021,012
7,500-9,999	404	3,527,503
5,100-7,499	501	3,086,765
4,000-5,099	745	3,378,484
3,000-3,999	255	883,731
2,000-2,999	649	1,650,462
1,500-1,999	575	981,943
1,000-1,499	679	790,299
500-999	765	567,434
100-499	197	63,076
TOTAL	5,035	18,374,572

Ordini

ships	teu
34	643,588
68	994,639
35	361,432
95	869,368
11	69,594
9	42,541
20	73,106
77	183,556
58	101,643
39	43,218
8	5,402
454	3,388,087

inizio marzo 2015

La barriera dei 20.000 TEUs di capacità è stata ufficialmente abbattuta. Dopo le lunghe negoziazioni dei mesi passati, la compagnia di navigazione giapponese Mitsui Osk Lines (MOL) ha confermato l'ordine per sei nuove navi portacontainer da 20.150 TEUs di capacità che saranno consegnate nel 2017. A costruirle sarà il gruppo navalmeccanico Samsung Heavy Industries in Sud Corea e in Giappone. Le quattro navi ordinate al gruppo navalmeccanico sudcoreano saranno lunghe 400 metri, larghe 58,8 e avranno un pescaggio di 14,5 metri. Il motore principale delle portacontainer, un MAN B&W G95ME della tedesca MAN Diesel & Turbo, potrà essere adattato all'utilizzo del gas naturale liquefatto come carburante alternativo.

Investimento (618 milioni di dollari).

Arriverà nel porto di Genova per Pasquetta il primo carico Ikea pronto per essere sdoganato non sotto la Lanterna, ma a Piacenza, nel centro logistico del colosso dell'arredamento. **I container trasportati via camion saranno controllati da un sistema satellitare dal porto all'interporto, dove si procederà al disbrigo delle pratiche.** La sperimentazione sarà estesa anche alla merce destinata all'Expo con destinazione interporto di Rho: si attiva così un sistema allo studio dal 2005, entrato nel vivo nel 2013, con l'affidamento della messa in opera a Uirnet (società mista tra interporti, imprese di trasporto, autorità portuali, caricatori).

Psa Voltri Pra' e il Consorzio Servizi Portuali hanno dichiarato che, il 21 maggio scorso, sono stati serviti **2.408 camion**. Il precedente record risaliva al 15 novembre 2011, quando nelle aree in concessione al Vte erano stati movimentati 2.287 camion.

Il risultato, si legge in una nota, è stato registrato con soddisfazione, non solo dal terminal Vte ma anche dal Consorzio Servizi Portuali, che col terminal collabora ormai dal 2013. La tempistica media delle operazioni di scarico/ricarico camion è **stata di 36 minuti dal momento dell'accesso del camion al gate**.

le banchine di Genova, Spezia e Livorno, da sole, movimentano il 63% del traffico container del nostro Paese (il 64,6% con Savona).

The average for the Asia-North Europe trade is 11 ships per loop based on a 77-day round trip voyage, and orders of ULCVs are being ordered on this basis. UASC and CSCL previously ordered 11 ships of 19-20,000 teu between them, and with MOL recently ordering six units of a similar size, G6 partner OOCL is expected to order the remaining five units either for its own account or on longterm lease in the next few months. The fact that Maersk is looking to order some more 18,000 teu ships strongly suggests that the carrier wants to operate two full Asia-North Europe loops with 11 or 12 ships and – most importantly – all with its own ships.

Cerca di capirci di più

Le portacontainer da 20.000 TEUs sono ormai diventate una realtà: è stata la compagnia giapponese MOL la prima a rompere la barriera psicologica costituita fino a poco tempo fa da tale soglia, [commissionando una serie di 6 unità](#) al cantiere sudcoreano Samsung, ma già si vociferava da tempo di altri armatori in trattativa per ordinare navi di questo tipo, a partire dalla neonata alleanza tra il gruppo Scorpio di Emanuele Lauro e l'armatore israeliano Idan Ofer, che poi si sono fermati poco al di sotto, [con portacontentitori da 19.200 TEUs](#).

Ora sembra proprio che anche il liner francese CMA CGM sia della partita: secondo quanto riportato da Tradewinds, infatti, la compagnia avrebbe già firmato una lettera d'intenti col cantiere sudcoreano Hanjin Heavy Industries & Construction (HHIC) per la realizzazione di 3 ultra large containerships (ULCs) da 20.000 TEUs, la capacità massima fino ad oggi commissionata (ma si parla già di progetti per unità da 25.000 TEUs) oltrech  un record anche per il costruttore asiatico, che fin'ora si era cimentato solo con scafi di size fino a 11.000 TEUs.

Sempre secondo le indiscrezioni circolate, la consegna delle 3 portacontainer – che Hanjin realizzer  nel suo stabilimento di Subic, nelle Filippine – sarebbe prevista nel 2017 e il costo di ogni nave dovrebbe aggirarsi attorno ai 140 milioni di dollari, cifra relativamente inferiore rispetto all'attuale valore di mercato di altre newbuilding dello stesso size, ovvero 155 milioni: il relativo 'sconto' sarebbe dovuto al fatto che le navi ordinate da CMA CGM verranno costruite alle Filippine e non in Corea.

Per fare un paragone, le 4 ULCs da 20.000 TEUs commissionate da MOL a Samsung sono costate in totale 620 milioni di dollari, appunto 155 milioni l'una.

Con la concretizzazione dell'ordine della compagnia francese, oggi attiva nella mega-alleanza Ocean Three con China Shipping e UASC, Hanjin diventerebbe il quinto cantiere al mondo nel cui orderbook figurano maxi portacontainer con capacit  superiore ai 19.000

E' dei giorni scorsi la firma apposta dal CEO di Maersk Line Søren Skou e del Presidente e CEO del cantiere Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Sung-Leep Jung sul contratto relativo alla costruzione di 11 portacontenitori, più 6 in opzione, con capacità nominale di 19.630 TEUs, per un valore complessivo di 1,8 miliardi di dollari.

Queste nuove navi, lunghe 400 metri e larghe quasi 60, con un pescaggio di 16,5 metri, che verranno consegnate tra 2017 e 2018, saranno le più grandi nella flotta di Maersk, e segneranno un ulteriore consolidamento del sodalizio già avviato tra il liner danese e il cantiere Daewoo, che entro fine mese consegnerà l'ultima delle 20 portacontainer Triple-E da 18.000 TEUs, con cui proprio Maersk aveva alcuni anni fa abbattuto la barriera dei 15.000 TEUs, altra soglia psicologica durata in realtà ben poco.

Nell'eterno duello a colpi di ordini che vede contrapposti i due principali liner mondiali, Maersk Line e MSC (che pure sono partner nell'alleanza operativa 2M), la shipping company italo-svizzera ha messo a segno un nuovo affondo, rompendo il 'muro' del 20.000 TEUs.

Secondo diversi rumor di mercato, per il momento non ancora confermati ufficialmente, infatti, il gruppo guidato dall'armatore Gianluigi Aponte avrebbe raggiunto un accordo col cantiere sudcoreano Hyundai Heavy Industries per la costruzione di 2 (più altre due unità in opzione) maxi portacontainer con una capacità nominale di 20.000 TEUs, per un investimento che dovrebbe raggiungere i 155 milioni di dollari a nave.

Una commessa, quella che sarebbe in procinto di firmare MSC, che integra una flotta di ULCV (Ultra Large Container Vessels) già molto vasta – la compagnia opera MSC Oscar e MSC Oliver, entrambe da 19.200 TEUs circa, e aspetta altri 18 mezzi di portata analoga – e che pone il liner con sede a Ginevra nell'Olimpo degli armatori che hanno nel proprio orderbook navi da 20.000 TEUs, tra cui per esempio la compagnia giapponese [MOL](#) e il carrier francese [CMA CGM](#).

Quest'ultime due navi – spiega ancora Emanuele Grimaldi – a breve entreranno in linea in Adriatico andando a rinforzare la linea merci fra Trieste e Patrasso, con scalo intermedio a Marghera o a Ravenna. Alla luce di questo upgrade i nostri servizi di autostrade del mare in Adriatico operate tramite i marchi Grimaldi e Minoan prevedono 7 partenze settimanali per merci e passeggeri da Brindisi, 6 da Trieste e 2 da Ancona con i Cruise Ferry e a questo punto altre 3 partenze settimanale per i carichi rotabili con le due navi appena acquistate da Trasmediterranea

Porti

18/02/15 17:59

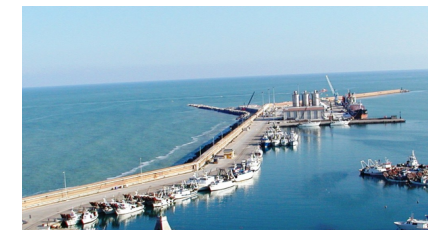
Passo avanti per il progetto terminalistico di Walter Tosto

Superata (con prescrizioni) la VIA regionale, il nuovo deposito di GPL è ora al vaglio dei VVFF

Il progetto per la realizzazione di un nuovo deposito portuale di GPL a Ortona, elaborato e lanciato dalla Walter Tosto [quasi un anno fa](#), ha completato un'altra tappa verso la concretizzazione.

Il comitato regionale per la valutazione d'impatto ambientale ha, infatti, dato il proprio placet (previo l'adeguamento ad alcune prescrizioni) al progetto della società Seastock srl, controllata del gruppo Walter Tosto, che prevede la costruzione a Ortona di un deposito di ricezione, stoccaggio e scarico di GPL. L'obiettivo di Walter Tosto, storica realtà industriale teatina attiva nella realizzazione di serbatoi di vario genere e già presente nello scalo di Ortona da dove imbarca di norma i propri prodotti, è quello di – ha spiegato ad una testata locale Luca Tosto, amministratore delegato dell'azienda – “costituire in Abruzzo un hub del GPL, una struttura di distribuzione con previsioni di incidenza sulla scala non soltanto regionale, ma italiana”. Dislocato alla diramazione tra molo nord e diga foranea, il terminale occuperà un'area grossomodo di 50 per 60 metri, con una capacità di circa 25mila metri cubi di stoccaggio. “Abbiamo sviluppato gli speciali metodi di progettazione e costruzione dei serbatoi destinati a stoccare il GPL, una tecnologia che sarebbe stata utilizzata con profitto solo quando l'impiego di questo gas avesse assunto un'agibilità commerciale tale da sostenere un investimento importante: il momento è ora arrivato” ha spiegato Tosto, dettagliando che il valore dell'investimento dovrebbe attestarsi sui 50 milioni di euro, con una ricaduta occupazionale di circa 120 addetti. L'iter del progetto non è tuttavia terminato, perché il Piano Regolatore Portuale di Ortona è ancora in via di approvazione (dopo l'ok del Comune è in corso la valutazione della Capitaneria prima del passaggio in Regione) e perché il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Chieti ha aperto un'indagine sul nuovo terminale, che potrebbe portare alla formulazione di ulteriori prescrizioni sui requisiti dei servizi antincendio, dal momento che il molo nord su cui insiste il progetto da anni registra una crescita costante di insediamenti e attività, con spazi sempre più affollati e gestione della sicurezza di conseguenza più complessa.

La partita si intreccia inoltre con il tema dragaggi. Il presidente della Regione Luciano D'Alfonso ha infatti recentemente spiegato che la Regione ha solo le risorse per il dragaggio in senso stretto, circa 9 milioni di euro. Non le ha per le vasche di colmata e non le ha neanche per il trasporto in discarica delle sabbie di categoria B, quelle che non possono essere usate per il ripascimento delle spiagge. Da qui la convocazione per il prossimo 3 marzo di una riunione con le ditte titolari di concessione ad Ortona, prime fra tutte ENI, Micoperi e proprio Walter Tosto. L'idea della Giunta sembra quella di coinvolgere i privati nella realizzazione della vasca di colmata (l'intervento dovrebbe costare circa 5-6 milioni di euro) a fronte di una revisione sui tempi delle rispettive concessioni. “Per la realizzazione delle vasche non dobbiamo neanche aspettare le lungaggini del nuovo piano regolatore portuale” ha precisato il sottosegretario alla presidenza della giunta Camillo D'Alessandro, spiegando che se verranno realizzati dragaggio, vasche e i previsti banchinamenti lo scalo ortonese potrà almeno triplicare la movimentazione di merci nei prossimi anni.



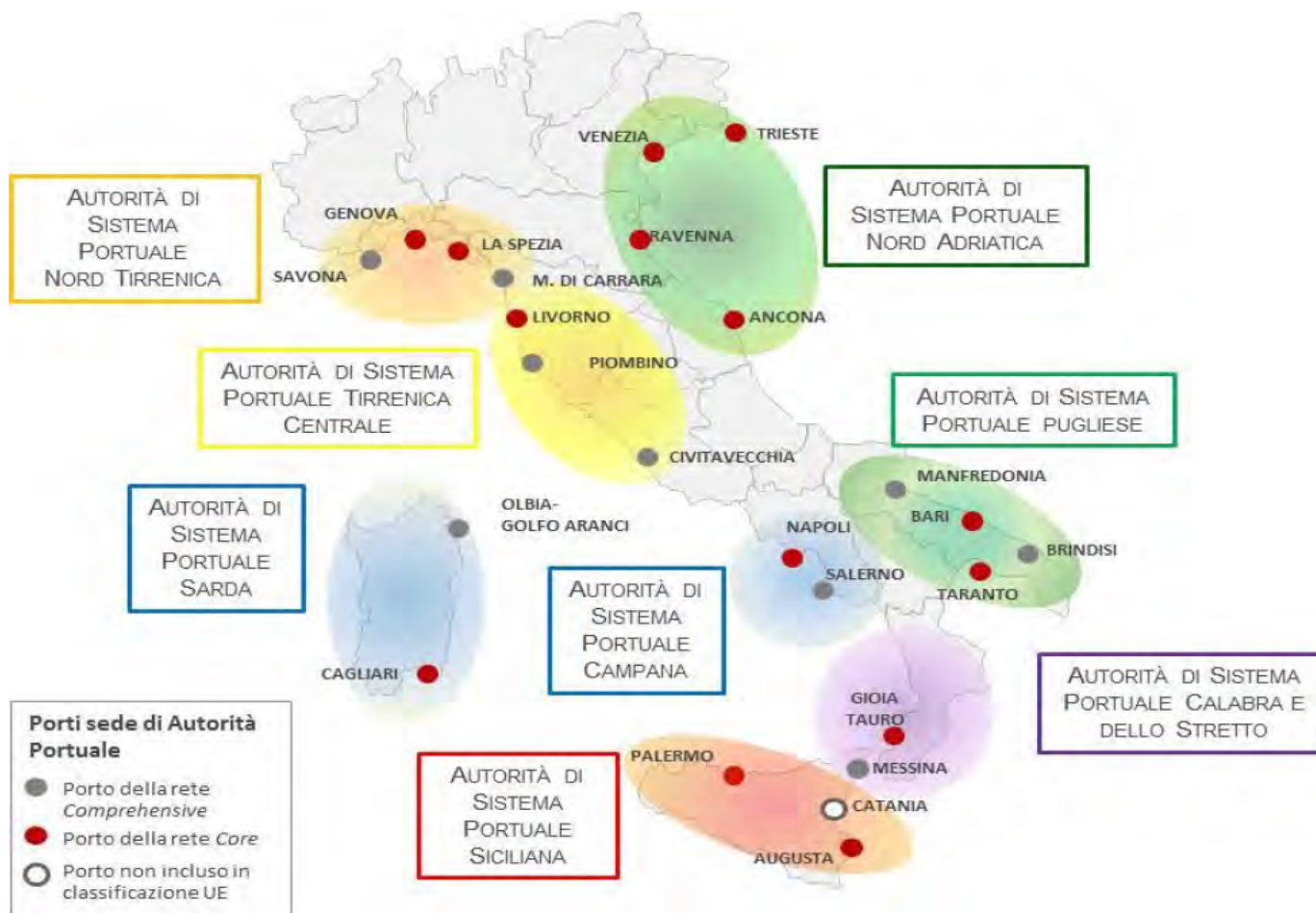


Figura 55 - Mappa delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP)