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 XXXI
Numero del 30 Aprile 2013

PORTI

DUNKERQUE SVELA UN PROGETTO LOGISTICO DA 200 MILIONI DI EURO ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA CSCL PUNTA AD UNA CRESCITA ANNUA DEI CONTAINER FINO AL 6% ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

CONFLITTO VERBALE FRA DB E SNCF ..... " 7

TRASPORTO STRADALE

BRUXELLES VALUTA LA POSSIBILITÀ DI PERMETTERE LA CIRCOLAZIONE
DI CAMION PIÙ GRANDI ..... " 9

TRASPORTI ED AMBIENTE

PRIMA RTG A SBARRE BLINDATE DELLA KONECRANES IN TURCHIA ..... " 11

LEASING

SOLUZIONI DI LEASING PER IL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 13

LOGISTICA

LA DB SCHENKER RINNOVA IL CONTRATTO CON LA GT NEXUS PER LA NUVOLA
INFORMATICA RELATIVA ALLA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE ..... " 15

LEGISLAZIONE

PESATURA DEI CONTENITORI: COMPRESSIONE O TENSIONE? ..... " 17

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI CONTAINERIZZATI LIMITANO I DANNI ..... " 21

IN CALENDARIO ..... " 23

30 Aprile 2013

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

PORTI

DUNKERQUE SVELA UN PROGETTO LOGISTICO DA 200 MILIONI DI EURO

Il porto di Dunkerque ha svelato un importante progetto per lo sviluppo di una nuova zona logistica – la DLI (Dunkerque Logistique International) Sud – destinata ad attirare investimenti per 200 milioni di euro.

Il gruppo di costruzioni edili francese Eiffage sta dietro al progetto strutturato su tre fasi, i cui lavori - finalizzati allo sviluppo di un sito da 75 ettari presso il porto situato sulla Manica – dovrebbero secondo i programmi iniziare nel 2015 e durare quattro anni.

"Al momento stiamo parlando con un certo numero di potenziali investitori finanziari in relazione alla partecipazione con noi in questa iniziativa" ha detto Patrick Marissael, dirigente commerciale e portavoce del progetto della Eiffage.

L'iniziativa si riferisce a 96.000 m^2 di magazzini, che incorporano un sistema per il deposito di contenitori in unità automatizzate - il primo del suo genere in Francia – e ad un terminal multimodale che comprende 18 km di linee ferroviarie.

La zona, come spiega Marissael, sarà principalmente dedicata alle merci pericolose inerenti ad un certo numero di categorie di vendite al dettaglio, quali il faidate (colle, solventi e detergenti), giardinaggio (fertilizzanti ed insetticidi), cura della persona (cosmetici, profumi e farmaceutici) ed una miscellanea di altri prodotti fra cui inchiostri, olii, antigelo e prodotti per la pulizia.

Anche i prodotti industriali pericolosi saranno trattati presso il DLI Sud.

"Le nostre ricerche di mercato hanno mostrato che, mentre esiste un notevole flusso di merci nella categoria delle merci pericolose, le infrastrutture logistiche per accoglierle sono limitate" afferma Marissael.

"Il clima per gli investimenti è molto difficile al momento attuale ma il mercato per il deposito di merci pericolose è coperto in modo assai scarso, di modo che qui c'è l'opportunità di investire per affrontare una vera e propria carenza nel settore".

Non vi sono piani finalizzati al trattamento di esplosivi, materiali nucleari o rifiuti.

Al termine dei lavori di costruzione, il DLI Sud avrà la capacità di trattare 850.000 pallet all'anno, l'equivalente di 100.000 contenitori, cinque treni merci alla settimana e 500 veicoli pesanti al giorno.

Christine Cabau, presidente del Comitato Esecutivo del Porto di Dunkerque, dichiara: "Questa nuova infrastruttura multimodale, centrale per i progetti di sviluppo delle future infrastrutture del porto, è altresì del tutto in linea con il suo sviluppo sostenibile e la sua politica relativa alle iniziative".

L'attuale zona logistica del porto dispone di 120.000 m^2 di magazzini, circa la metà dei quali è dedicata alle infrastrutture a temperatura controllata per carichi quale le banane.

(da: lloydsloadinglist.com, 22.04.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

LA CSCL PUNTA AD UNA CRESCITA ANNUA DEI CONTAINER FINO AL 6%

La CSCL (China Shipping Container Lines), unità del China Shipping Group quotata presso le Borse di Shanghai e Hong Kong, ha previsto maggiori spedizioni ed entrate per quest'anno ma è meno ottimista riguardo ai margini.

Secondo la documentazione depositata, il vettore di stato ha nel mirino spedizioni relative a tutto l'anno per 8,2-8,5 milioni di TEU, rispetto ai poco più di 8 milioni di TEU dell'anno scorso.

La CSCL, nona linea di navigazione containerizzata a livello mondiale quanto a dimensioni della flotta, si aspetta che le proprie entrate raggiungano i 40,9 milioni di renminbi (6,6 milioni di dollari), in aumento rispetto a 32,6 milioni di renminbi di un anno fa.

Tuttavia, è meno certo se essa riuscirà a riscuotere profitti più elevati.

"Il nostro obiettivo è quello di controllare l'incremento delle spese per contenitore.

Esse non dovrebbero superare l'incremento delle entrate per contenitore quest'anno" dichiara la CSCL.

"Data l'incertezza degli elementi di base offerta-domanda ed il mutevole ambiente delle attività del settore, stiamo assistendo ad una maggiore incertezza in ordine alle tariffe di nolo e le nostre entrate potrebbero oscillare di conseguenza".

Il mercato del trasporto marittimo di contenitori ha toccato il fondo all'inizio del 2012 e la maggior parte dei vettori ha assistito solamente ad una crescita debole e lenta a causa dell'eccesso di offerta.

La CSCL sta adeguando verso il basso la propria capacità di trasporto marittimo, il che fa pensare che essa cercherà di conseguire altre attività mediante il miglioramento della propria efficienza operativa e dei suoi coefficienti di carico.

La compagnia di navigazione, che alla fine di dicembre aveva effettuato operazioni con 145 navi per circa 595.000 TEU, dovrebbe ricevere in consegna quattro navi da 4.700 TEU e tre navi da 10.000 TEU nel 2013.

Tuttavia, essa è anche impegnata a dismettere circa 120.000 TEU di tonnellaggio quest'anno attraverso rottamazioni e riconsegne.

"Punteremo ad accelerare l'ottimizzazione della nostra struttura della flotta ed a rafforzare la nostra partecipazione ai traffici internazionali" ha dichiarato la CSCL.

Nel 2012, la compagnia di navigazione ha riportato margini operativi negativi di -0,4%, che nondimeno rappresentano un miglioramento rispetto ai propri margini del 2011 pari a -7,2%.

(da: lloydsloadinglist.com, 16.04.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

CONFLITTO VERBALE FRA DB E SNCF

Le due maggiori ferrovie statali europee, DB (Deutsche Bahn) e SNCF, si sono scontrate accusandosi reciprocamente di concorrenza sleale nel settore del trasporto merci ferroviario.

Ai primi di aprile, la rivista *Lloyd's Loading List.com* aveva riferito che la ECR (Euro Cargo Rail), consociata francese della DB Schenker attiva nel trasporto ferroviario di merci, aveva nuovamente reclamato in relazione al fatto che l'operatore rivale Fret SNCF era incorsa in prassi anticoncorrenziali e stava programmando la presentazione di una denuncia all'autorità di regolamentazione francese.

A dicembre, la Fret SNCF era stata condannata per avere esercitato un certo numero di prassi commerciali finalizzate ad ostacolare e ritardare l'ingresso di nuovi soggetti nel mercato nel settore del trasporto merci ferroviario francese.

Ciò a seguito di un reclamo sporto dalla ECR nel 2009.

L'operatrice-madre ferroviaria francese SNCF si era presa una multa di 60,9 milioni di euro dall'autorità di regolamentazione, ma in quel frangente aveva presentato appello.

Adesso il responsabile della SNCF Geodis Pierre Blayau ha dichiarato che i nuovi attacchi sono "inaccettabili" e che equivalgono ad una sistematica denigrazione del nome della SNCF.

Afferma Blayau: "Ciò di cui siamo accusati di fare, la DB lo sta facendo sul serio nel proprio mercato nazionale.

Fino adesso abbiamo mantenuto una linea di discrezione al riguardo, ma posso rivelare che la nostra consociata di trasporto merci ferroviario in Germania, la Captrain Deutschland, ha presentato tre reclami contro la DB presso varie

autorità tedesche da novembre 2012 allo scorso marzo in relazione a prassi anticoncorrenziali".

Nella sua sentenza, l'autorità di regolamentazione francese ha stabilito che la SNCF aveva offerto alcune "tariffe molto basse e prezzi a basso costo, che avevano reso impossibile competere ai nuovi soggetti entrati nel mercato".

Tuttavia, essa non aveva sanzionato la SNCF per questa prassi, preferendo emanare un'ingiunzione che obbligasse l'operatore statale ad assumere tutti i provvedimenti necessari ad evitare che ciò potesse accadere in futuro.

"E noi ci siamo conformati ai desideri dell'autorità di regolamentazione" ha dichiarato Blayau.

Il responsabile ha aggiunto che dei tre reclami della Captrain Deutschland avverso la DB, uno riguardava le vendite correlate ai prezzi a basso costo, un altro si concentrava sulle regole inerenti all'energia ed il terzo sul prezzo degli slot sui treni.

Blayau ha continuato sottolineando che si è verificato un marcato miglioramento delle prestazioni della Fret SNCF nelle ultime settimane con un aumento del 20% della soddisfazione dei suoi clienti.

"Naturalmente, ottenere una struttura armoniosa in Francia per quel che attiene l'impiego dei lavoratori nel settore ferroviario è indispensabile se si vuole conseguire una posizione di pareggio e, a questo riguardo, i prossimi tre anni saranno decisivi.

Sono state le prospettive di armonizzazione presentate ed il miglioramento della qualità dei nostri servizi ad indurre il nervosismo fra i nostri concorrenti".

(da: lloydsloadinglist.com, 10.04.2013)

TRASPORTO STRADALE

BRUXELLES VALUTA LA POSSIBILITÀ DI PERMETTERE LA CIRCOLAZIONE DI CAMION PIÙ GRANDI

Il Commissario Europeo dei Trasporti Siim Kallas ha pubblicato il 16 aprile la proposta della Commissione Europea finalizzata alla revisione della direttiva 96/53 in materia di circolazione internazionale dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

L'iniziativa potrebbe comportare il permesso per autotreni di maggiore lunghezza di effettuare operazioni transfrontaliere.

Peraltro, i gruppi ferroviari stanno effettuando pesanti azioni di lobbying al fine di limitare i camion entro le attuali dimensioni e gli attuali pesi.

L'associazione Freight On Rail chiede che la nuova normativa fissi le dimensioni massime dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci in 18,75 metri di lunghezza ed entro un peso massimo di 44 tonnellate per i trasporti internazionali, "al fine di evitare la circolazione di imponenti autotreni".

Il gruppo ha altresì dichiarato che la nuova normativa non dovrebbe consentire i traffici transfrontalieri di mega-camion e che, nei paesi in cui i mega-camion sono consentiti, dovrebbero essere fissati limiti a livello nazionale che vietino loro l'uso delle strade che non siano quelle a doppia corsia o le autostrade al fine di proteggere ciclisti, pedoni ed il traffico generico.

Il direttore di Freight On Rail Philippa Edmunds ha aggiunto: "A meno che l'Europa nel contesto della sua attuale revisione della normativa non fissi pesi massimi e limiti di lunghezza per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei traffici internazionali, ci sarà un numero maggiore di inutili incidenti mortali, un maggiore intasamento delle strade ed un maggiore inquinamento".

La Edmunds afferma che se Bruxelles dovesse consentire i traffici transfrontalieri dei mega-camion fra i paesi consenzienti, il settore dell'autotrasporto del Regno Unito potrebbe fare pressioni sul governo nazionale allo scopo di consentire loro la circolazione sulle strade britanniche per motivi di concorrenza.

Dichiara la Edmunds: "I burocrati europei propongono di consentire il traffico transfrontaliero dei mega-camion senza valutarne l'impatto, contrariamente al ruolo che è proprio della Commissione.

L'Europa, invece, dovrebbe promuovere il trasporto merci via ferrovia, in linea con la propria politica".

(da: ichainnel.com, 16.04.2013)

TRASPORTI ED AMBIENTE

PRIMA RTG A SBARRE BLINDATE DELLA KONECRANES IN TURCHIA

La Konecranes ha consegnato la sua prima RTG (gru a cavaliere su gomma) completamente elettrica dotata di sbarre blindate al porto turco EVYAP ad Istanbul.

Questa gru RTG fa parte di una più ampia ordinazione di otto unità, ricevuta un anno fa dall'EVYAP.

Tutte quante le gru funzioneranno elettricamente tramite la rete locale, non utilizzando sistemi idraulici.

Esse saranno equipaggiate con un generatore diesel di grandi dimensioni e con la tecnologia Konecranes Diesel Fuel Saver per i casi di interruzione della corrente elettrica.

La Konecranes afferma che la RTG dotata di sbarre blindate ed equipaggiata con freni in rete ridurrà il consumo di energia fin del 60% e ridurrà le emissioni locali fin del 95%.

Kim Salvén, direttore vendite gru portuali, ha spiegato che vi sono molteplici ragioni dietro alle acquisizioni delle RTG.

La Turchia ha il carburante più costoso di tutta l'Europa, di modo che da un lato ciò rappresenta una pratica di risparmio di denaro.

Peraltro, esistono anche risparmi di tipo ambientale.

Non solo in effetti le gru producono emissioni molto basse, ma anche il livello del rumore presso il terminal diminuirà (non essendoci suoni emessi dal generatore diesel) ed i costi di manutenzione saranno ridotti notevolmente.

Dichiara Salvén: "Abbiamo già visto un enorme interesse da parte di altri terminal: la cosa sta prendendo piede perché ci sono risparmi da realizzare, dato il costo così elevato del carburante.

Riteniamo di avere un grande futuro in Turchia".

La Konecranes afferma che l'EVYAP sta in misura sempre maggiore investendo in soluzioni per il risparmio di energia ed includendo tecnologia eco-efficiente nelle proprie operazioni.

Il terminal container del porto serve la sponda anatolica di Istanbul e l'economia regionale di Kocaeli con una capacità annua di 615.000 TEU.

(da: greenport.com, 30.04.2013)

LEASING

SOLUZIONI DI LEASING PER IL TRASPORTO MARITTIMO

La Moore Stephens, ditta di consulenza internazionale nei settori della contabilità e del trasporto marittimo, sostiene che le compagnie di navigazione dovrebbero prendere in considerazione le opportunità di leasing quale modo per regolare il proprio equilibrio del tonnellaggio fra quello di proprietà e quello noleggiato in risposta ai cambiamenti radicali avvenuti negli ultimi anni nel settore del finanziamento navale.

"Il tradizionale modo di pensare secondo cui occorre che una compagnia di navigazione possegga tutte le risorse che utilizza per effettuare le proprie operazioni è stato da molti anni superato nel settore marittimo in seguito all'uso estensivo di fonti esterne di approvvigionamento" afferma Phil Cowan, responsabile delle finanze societarie della Moore Stephens.

"Quest'ultimo ha dimostrato di essere un modo efficace per migliorare l'efficienza ed il migliore uso delle risorse, ma si potrebbe ribattere che il trasporto marittimo a questo riguardo ha ancora qualcosa da imparare dal settore dell'aviazione" ha dichiarato.

Cowan sottolinea come sia il trasporto marittimo che quello aereo siano settori industriali ciclici con ingenti quantitativi di capitale e che dispongono di beni caratterizzati da una lunga vita economica.

"Peraltro, laddove una linea aerea affermata probabilmente possiederebbe circa un terzo degli aeroplani con cui effettua operazioni, e noleggerebbe il resto, circa una metà dei quali sarebbero normalmente noleggiati in leasing operativo, il settore marittimo non ha ancora adottato il concetto del leasing grosso modo nella stessa misura" dichiara Cowan.

"Naturalmente, navi ed aerei sono molto diversi, non da ultimo perché le navi sono per la maggior parte fatte su misura per i carichi che trasportano, ma il

leasing in effetti offre alcune interessanti opportunità per gli operatori marittimi ed i noleggiatori cinesi attivi nello shipping si sono sviluppati rapidamente nel corso degli ultimi anni" aggiunge Cowan.

Nell'ultimo numero del notiziario marittimo della Moore Stephens, il *Bottom Line*, Paul Chang, amministratore delegato e responsabile globale dello shipping alla ICBC Financial Leasing Co Ltd di Pechino ha detto: "I noleggiatori operativi professionisti sono in grado di offrire tutta una gamma di soluzioni al fine di mettere in grado le compagnie di navigazione di gestire i loro bilanci e le loro capacità in modo più efficiente.

Le somme attualmente prestate dalle banche per le attività di trasporto marittimo sono basse ed i profili e le scadenze dei mutui si sono accorciati.

Peraltro, mediante una corretta struttura dei leasing e dei finanziamenti, è possibile mettere assieme un pacchetto di leasing e finanziamento delle navi su misura.

In questo momento esistono 20 società di leasing finanziario supportate dalle banche e da grandi imprese in Cina e ci si aspetta che ne vengano costituite altre" afferma Chang.

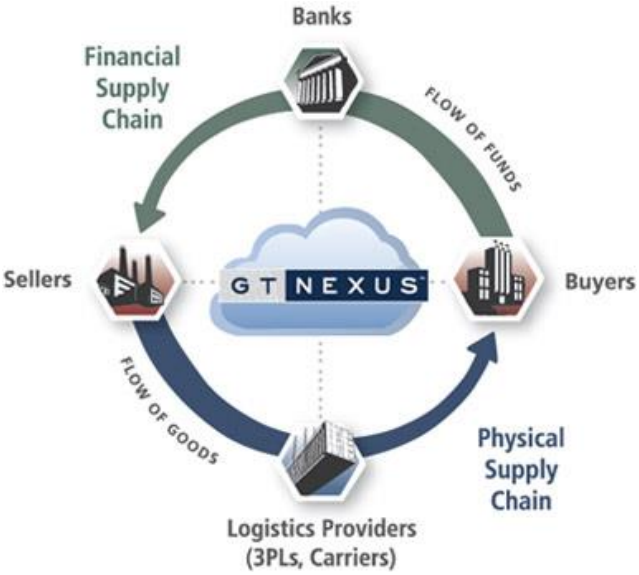
Conclude Cowan: "Coloro che stanno prendendo in considerazione soluzioni di leasing per l'acquisizione o la ristrutturazione dell'esistente tonnellaggio di proprietà dovrebbero avvalersi di consulenze professionali al fine di reperire la società finanziaria di leasing caratterizzata da comprovati risultati".

(da: worlcargonews.com, 28.04.2013)

LOGISTICA

LA DB SCHENKER RINNOVA IL CONTRATTO CON LA GT NEXUS PER LA NUVOLA INFORMATICA RELATIVA ALLA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE

La DB Schenker Logistics ha rinnovato il proprio contratto con la GT Nexus in ordine alle soluzioni per la visibilità della filiera della distribuzione e la tecnologia relativa alla nuvola informativa inerente alla filiera medesima.



Sin dal 2008, le competenze della GT Nexus vengono fornite ad un certo numero di clienti della Gestione Integrata Carichi della DB Schenker.

Queste competenze includono l'inventario e la visibilità delle spedizioni da un estremo all'altro della filiera, la gestione degli ordini di acquisto e la gestione dei punti di origine.

"In origine abbiamo selezionato la GT Nexus al fine di offrire ai nostri clienti una soluzione tecnologica strategica basata sul sistema della nuvola informatica nel contesto dei nostri Servizi Integrati di Gestione dei Carichi che forniamo loro con una flessibilità estesa ed a valore aggiunto" afferma Tim Standen, responsabile globale delle soluzioni per la filiera della distribuzione marittima alla DB Schenker Logistics.

"Successivamente, abbiamo presentato la tecnologia in questione a molti dei nostri clienti situati in tutto il settore, che hanno poi assistito a notevoli ritorni sugli investimenti in termini di capacità di ottimizzazione delle procedure e di conseguimento di una visibilità incomparabile nell'ambito delle proprie filiere distributive.

Abbiamo il piacere di riaffermare la nostra partecipazione".

"Diversi anni fa, la DB Schenker ha avuto l'idea ed il coraggio di andare contro la tecnologia tradizionale e ha adottato il sistema della nuvola informatica per il difficile compito della tecnologia da adeguare alla clientela" fa notare John Urban, vice presidente esecutivo e direttore generale della GT Nexus.

"Oggi, mentre tutte le imprese del pianeta si affrettano a risolvere tutte le problematiche relative alla propria strategia inerente alla nuvola informatica, la Schenker ed i suoi clienti sono in testa al gruppo, facendo funzionare efficientemente filiere distributive globali con l'ausilio di una piattaforma di monitoraggio e controllo basata sulla nuvola informatica denominata SCOUT, alimentata dalla GT Nexus.

Direi che l'idea ha pagato".

La piattaforma tecnologica fornisce alla DB Schenker ed ai suoi clienti il completo controllo del sistema di monitoraggio della filiera distributiva da un'estremità all'altra, occupandosi di tutto ciò che accade al momento dell'ordinazione delle scorte, nel corso della produzione, all'origine, in viaggio, in dogana, nel territorio fino alla consegna finale.

Ciò assicura alla DB Schenker ed ai suoi clienti il controllo completo delle prestazioni della filiera distributiva, mediante la fornitura del facile accesso alle informazioni necessarie per reagire alle interruzioni della filiera ed alle nuove opportunità.

La GT Nexus combina applicazioni per le procedure di attività con una rete integrata di partner su una singola piattaforma a nuvola informatica condivisa.

La comunità in crescita di imprese che sono attive sulla rete comprende leader di ogni settore di attività e organizza l'adozione nell'ambito del settore, la qualità dei dati e gli standard da cui i clienti della DB Schenker sono in grado di trarre vantaggio quali partecipanti alla rete.

"Stiamo assistendo ad una crescita quasi esponenziale da un anno all'altro da parte dei nostri clienti che usano la soluzione SCOUT ed il livello di soddisfazione è notevolmente alto" ha aggiunto Standen.

"Il rinnovo del nostro accordo con la GT Nexus è indice della nostra intenzione di continuare ad offrire ai nostri clienti la migliore tecnologia presente nel mercato".

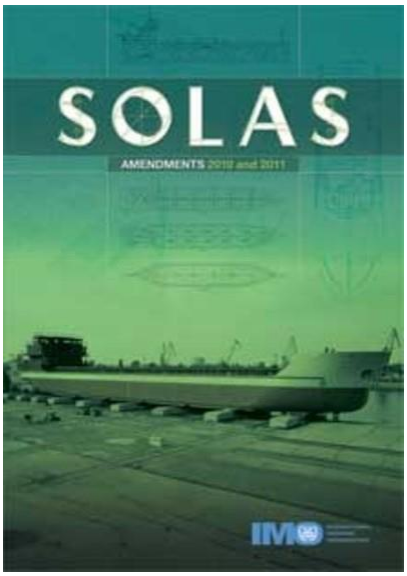
(da: shdlogistics.com, 01.05.2013)

LEGISLAZIONE

PESATURA DEI CONTENITORI: COMPRESSIONE O TENSIONE?

La domanda rappresenta un buon modo di pensare a dove nella filiera della distribuzione in contenitori i pesi dovrebbero essere verificati in preparazione della riunione finalizzata alle modifiche da apportare alla convenzione SOLAS ai sensi della delibera n. 18 della DSC (Sottocommissione dell'IMO per le merci pericolose ed i carichi in rinfuse solide).

La pesatura per compressione significa ponti a bilico per la pesatura, tappeti per la pesatura portatili o celle di carico sul telaio od il semirimorchio.



Idealmente, i contenitori dovrebbero essere pesati presso o nelle vicinanze dei locali del caricatore o consolidatore, dal momento che il peso viene verificato ai fini del trasporto marittimo (probabilmente non i contenitori da 20 piedi abbinati per ponti a bilico e tappeti) *e* perché in tal modo può essere determinata l'osservanza delle norme in materia di carichi di autotrasporto in termini di massa lorda e carichi per asse.

La pesatura per compressione rappresenta *la soluzione complessiva per la filiera della distribuzione.*

Sfortunatamente, com'è stato chiarito nel corso del workshop finale dell'ICHCA prima della DSC/18 a Londra alla metà del mese di aprile, la filiera della distribuzione non rientra nelle competenze dell'IMO, dal momento che la sua giurisdizione è relativa la trasporto marittimo ed al tragitto fra terminal portuali.

Ai fini di una soluzione complessiva inerente alla filiera della distribuzione per i problemi indotti dalla non corretta dichiarazione di pesi dei contenitori, dovrebbero essere coinvolti assieme all'IMO altri organismi intergovernativi quali l'ILO e l'UN-ECE.

Comunque, chiaramente in questo caso esiste un'opportunità commerciale per le imprese di autotrasporto contenitori di fornire un servizio di pesatura alla linea di navigazione, al caricatore od allo spedizioniere, quale che sia la sua parte contrattuale per il trasporto stradale sino al porto.

Esiste una soluzione complessiva per la filiera della distribuzione nell'ambito delle competenze nell'IMO, vale a dire la pesatura mediante calcolo (come proposto dalla Germania in occasione della DSC/17).

Essa probabilmente potrebbe essere accettabile per le linee di navigazione e gli amministratori marittimi nazionali per i carichi omogenei spediti nel contesto di traffici regolari, ma la metodologia di calcolo avrà probabilmente bisogno di essere accreditata ai sensi degli standard nazionali pertinenti e/o della valutazione dell'assicurazione della qualità.

Nessuno sa quale percentuale dei traffici containerizzati mondiali sarà coperta dalla pesatura mediante calcolo: 10%?, 50%?.

Tuttavia, le singole linee di navigazione avranno un'idea abbastanza chiara dei loro traffici basata su profili dei loro clienti.

La pesatura per tensione significa l'adozione di equipaggiamento di sollevamento di contenitori sospesi che utilizza attrezzature calibrate e certificate; ciò in genere significa la presenza di un porto (marittimo, interno, fluviale o terminal ferroviario) dov'è situata gran parte dell'attrezzatura di movimentazione dei contenitori a livello mondiale e dove il contenitore viene trasferito dal veicolo stradale.

Questa è la *soluzione portuale*.

Essa non è esaustiva come la soluzione complessiva per la filiera della distribuzione, ma costituirà probabilmente il modo più comune di verifica dei pesi dei container.

La clausola 14 della bozza dell'Allegato 2 Rivisto del SOLAS VI/2 statuisce che "le infrastrutture per la lavorazione dei contenitori presso i terminal portuali dovrebbero disporre dei mezzi per verificare la massa lorda dei contenitori pieni".

Gli operatori portuali non saranno obbligati a fornire questo servizio: la responsabilità di assicurare che "la massa lorda verificata venga dichiarata nel documento di trasporto marittimo" resta in capo al caricatore.

Tuttavia, molti operatori portuali ravviseranno in questa disposizione l'opportunità commerciale di stipulare un contratto CWV (di verifica del peso del contenitore) con le linee di navigazione.

L'Allegato I della bozza di modifica del SOLAS VI/2 statuisce: "Se il documento di trasporto marittimo relativo al container pieno non fornisce la verifica della massa lorda ed il proprietario od il suo rappresentante ed il rappresentante del terminal non hanno ottenuto la verifica della massa lorda del contenitore pieno, quest'ultimo non verrà caricato sulla nave".

La PEMA (Associazione dei Produttori di Attrezzature Portuali) fra breve pubblicherà le linee-guida per gli operatori portuali sugli equipaggiamenti CWV.

Si ritiene che esse comprenderanno le seguenti informazioni:

- gru a cavaliere STS: celle di carico con accuratezza di +/- 5% della scala completa; soggette a carichi dinamici (4-5 secondi per pesi "fissi"); problema dei 20 piedi abbinati;

- RTG/RMG: celle di carico con accuratezza del 3-5% della scala completa; soggette a carichi dinamici (2 secondi per pesi "fissi"); problema dei 20 piedi abbinati;

- MHC: celle di carico o misurazione della pressione idraulica con accuratezza del 3-5% della scala completa; problema dei 20 piedi abbinati;

- straddle carrier: misurazione attuale delle celle di carico o del motore del paranco con accuratezza di +/- 5% della scala completa; problema dei 20 piedi abbinati;

- impilatrici; misurazione delle celle di carico (nei perni di montaggio dei rotori) o della pressione idraulica del cilindro con accuratezza di +/- 5% della scala completa; problema dei 20 piedi abbinati (sebbene le impilatrici in genere non siano equipaggiate con spreader per 20 piedi abbinati);

- perni di aggancio degli spreader: diaframma attorno al perno od estensimetro al suo interno, accuratezza sino a 0,5-1% della scala completa; nessun problema dei 20 piedi abbinati dal momento che tutti i perni di aggancio sono dotati di sensori.

Ufficiosamente, la PEMA stima che la popolazione mondiale degli spreader per contenitori sia di circa 35.000 unità, circa 12.000 delle quali passibili di dotazione con equipaggiamento CWV (di solito, l'equipaggiamento principale di movimentazione per l'impilaggio nel piazzale).

La dotazione di tali congegni su una tale scala è assai improbabile.

Tuttavia, gli operatori portuali che vogliano assicurare un servizio CWV alle linee di navigazione proprie clienti hanno cominciato a richiedere

specificamente in misura sempre maggiore la dotazione di spreader equipaggiati con CWV per le nuove attrezzature di movimentazione.

L'equipaggiamento CWV già in servizio viene già utilizzato per raccogliere i dati sull'eccentricità dei carichi.

Essi possono essere trasmessi ai caricatori attraverso le linee di navigazione per incoraggiarli a caricare i container in maniera più uniforme, il che migliorerebbe di molto la sicurezza dell'autotrasporto.

(da: worldcargonews.com, 23.04.2013)

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI CONTAINERIZZATI LIMITANO I DANNI

L'ultimo rapporto Container Forecaster della Drewry Maritime Research sostiene che la gestione dei cambiamenti da un mese all'altro nei servizi consiste ora in una costante battaglia per gli operatori containerizzati, dal momento che essi si battono per far sì che il mercato dei prezzi correnti non implodano nel contesto dell'attuale scenario di domanda debole.

Nel rapporto si dice che il settore nel 2012 ha gestito bene l'afflusso di nuovo naviglio, con una piccola riduzione dell'1,6% della capacità operativa per dimensioni oltre la media nei tre principali traffici est-ovest per l'intera annata.

Un maggiore uso della lenta navigazione ha contribuito a questo risultato, dato che c'è stata una media di 10,3 navi assegnate agli allacciamenti settimanali nei tre traffici primari est-ovest al 1° gennaio 2013, in aumento rispetto al 10,1 dello scorso ottobre.

Per la fine di aprile, tuttavia, la Drewry stima che la capacità da un anno all'altro sui tre traffici sarà salita di quasi l'1% e, inoltre, la capacità per le dimensioni oltre la media sarà aumentata del 10,2% sull'Asia-Nord Europa e del 5,5% sul transpacifico nel secondo trimestre.

Con oltre 40 navi di almeno 10.000 TEU in consegna nel 2013, i vettori troveranno sempre più difficile gestire la capacità senza sconvolgere il fragile equilibrio fra domanda ed offerta.

I vettori si stanno chiedendo dove potranno mettere queste navi senza inondare il mercato.

"Le mancate partenze da ottobre a febbraio possono avere fatto aumentare i fattori di carico medi nei traffici est-ovest di una percentuale fra il 2 ed il 5%, ma non c'è nessuna prova che ciò abbia accresciuto il successo dei tentativi di incrementi tariffari generali in ogni periodo di tempo prolungato" dichiara Neil Drekker, responsabile delle ricerche sui container della Drewry.

"Le pressioni dal lato dell'offerta indotte dalle nuove consegne potrebbero costringere i vettori a prendere provvedimenti più drastici, come la sospensione di interi allacciamenti.

Per ora, la strategia delle linee di navigazione sembra essere quella di limitare i danni su una base davvero a breve termine prima che venga consegnata la prossima ondata di navi" afferma Drekker.

Il rapporto sottolinea che la decisione da parte della Evergreen di lanciare il proprio nuovo servizio transpacifico CPS2 a maggio e quella della MSC di far partire un servizio autonomo sul traffico Asia-Costa Orientale del Sud America questo mese andrà solo ad aggiungersi a quello che è già un ambiente operativo assai difficile.

Nel contempo, la capacità media delle navi in tutti i principali traffici nord-sud è aumentata del 9,1% l'anno scorso fino a poco meno di 4.000 TEU.

Più navi da 8.000 TEU stanno venendo immesse nel traffici Asia-Costa Orientale del Sud America e quest'ultimo non è più il gioiello della corona per i vettori, dal momento che ci si aspetta che la crescita dei carichi di dimensioni oltre la media sia solamente del 3-4% nel 2013.

I vettori hanno già avuto un assaggio di quanto difficile sarà resistere al calo delle tariffe nel mercato a prezzi correnti di quest'anno.

L'incremento generale tariffario di metà marzo nel settore Asia-Nord Europa dapprincipio ha avuto successo, con un aumento di oltre 300 dollari USA per FEU, ma la maggior parte dei guadagni era già andata perduta alla fine di questa settimana.

Il rapporto conclude affermando che la questione di come assorbire la capacità navale aggiuntiva a livello di rotte di traffico costituisce la problematica numero uno per i vettori nel 2013 se vorranno avere qualche possibilità di realizzare profitti.

(da: worldcargonews.com, 12.04.2013)

IN CALENDARIO

- 9th Trans Middle East 2013
  Phoenicia InterContinental Hotel, Beirut, Lebanon
  Wednesday 29 and Thursday 30 May 2013

- 11th ASEAN Ports and Shipping 2013
  Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam
  Thursday 11 and Friday 12 July 2013

- 2nd Black Sea Ports and Shipping 2013
  The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey
  Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013

- 8th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013
  The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India
  Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013

- 11th Intermodal Africa South 2013
  Feather Market Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa
  Thursday 21 and Friday 22 November 2013

- 12th Intermodal Africa North 2014
  Lagos, Nigeria
  Wednesday 26 and Thursday 27 March 2014

- 3rd Black Sea Ports and Shipping 2014
  The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey
  Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014

- 9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014
  ITC Grand Chola Chennai, India
  Thursday 27 and Friday 28 November 2014

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di