



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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

ANNO XXXI
Numero del 15 Luglio 2013

NOTIZIE C.I.S.CO.

IL NUOVO DATABASE GLOBAL ACEP Pag. 3

PORTI

ISRAELE SPINGE PER NUOVI SCALI MARITTIMI PRIVATI " 6

TRASPORTO MARITTIMO

MAERSK, MSC E CMA CGM COSTITUISCONO UNA MEGA-ALLEANZA " 8

LA CRISI EGIZIANA AGITA LO SPETTRO DI UN AUMENTO DEI PREZZI DEL BUNKER " 10

TRASPORTO FERROVIARIO

LA RENFE CONFERMA LA RIPARTIZIONE IN QUATTRO CONTROLLATE..... " 12

TRASPORTI ED AMBIENTE

PRIMO PASSO DELLA COMMISSIONE EUROPEA VERSO LA RIDUZIONE
DELLE EMISSIONI MARITTIME " 14

LOGISTICA

DHL LEADER DEL MERCATO DELLA LOGISTICA CONTO TERZI..... " 16

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA PRESENTA L'INIZIATIVA "CINTURA BLU"
PER IL TRASPORTO MARITTIMO " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVO SISTEMA DELLA PANALPINA PER LA GESTIONE DELLE ORDINAZIONI " 20

STUDI E RICERCHE

LA MANIA DELLE ORDINAZIONI DI NAVI " 22

IN CALENDARIO " 24

15 Luglio 2013

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

NOTIZIE C.I.S.C.O.

IL NUOVO DATABASE GLOBAL ACEP

Il database Global ACEP è un programma pilota sponsorizzato dal BIC e sviluppato sotto l'autorità dell'IMO.

La sigla ACEP sta per Approved Continuous Examination Program (Programma Approvato per il Controllo Continuo).

L'ACEP, che rappresenta un'alternativa al Periodic Examination Scheme (Schema di Controllo Periodico), consente una pianificazione più flessibile agli operatori che dimostrano che ogni container sarà ispezionato regolarmente nel contesto delle normali operazioni.

I dati dell'ACEP sono rilasciati dalle amministrazioni nazionali (o dai rappresentanti da loro nominati) ai proprietari dei contenitori ed agli operatori che soddisfano determinati requisiti.

La regolamentazione dell'ACEP si trova nella Convenzione IMO per la Sicurezza dei Container del 1972 e nei successivi emendamenti contenuti nell'edizione del 2012; essa deriva dalla Sottocommissione dell'IMO sulle merci pericolose, i carichi solidi ed i contenitori (DSC), sotto l'autorità della Commissione per la Sicurezza Marittima.

Anteriormente al 2010, l'ACEP non aveva un termine di scadenza.

Nel 2010, la DSC ha deciso che l'ACEP dovesse scadere dopo 10 anni (v. la circolare n. 138 dell'IMO CSC).

Assieme a questa modifica è stato definito il nuovo requisito secondo cui le amministrazioni nazionali dovessero approntare una lista degli ACEP validi.

Con il nuovo requisito si è posto un problema: come far sì che le informazioni divenissero subito accessibili e davvero disponibili al pubblico se ogni paese deve pubblicare la propria lista individuale da qualche parte sul sito web del proprio governo?



Molti membri della DSC avevano concordato sul fatto che fosse necessaria un'altra opzione.

Il BIC si è offerto di creare un database che consentisse l'immissione di cifre ACEP in un unico database globale, rendendo così possibile che l'informazione fosse sempre disponibile e semplice da trovare.

Quale organizzazione non governativa neutrale ed internazionale concentrata sul settore della containerizzazione intermodale, il BIC è l'organismo ideale per compiere tale servizio per conto dell'IMO.

Inoltre, il BIC dispone dell'esperienza e di una infrastruttura già in funzione, dato il suo ruolo sin dal 1972 quale registro settoriale a livello globale dei prefissi dei contenitori, servizio, questo, che porta avanti su mandato dell'ISO ed ai sensi delle Convenzioni Doganali WCO.

Il BIC è stato incaricato di procedere all'implementazione di un programma pilota in occasione della riunione della DSC17 dell'IMO a settembre del 2012.

Peraltro, qual è l'importanza dell'ACEP?

- Per la sicurezza

Nel trasporto intermodale, i contenitori vengono costantemente interscambiati: vettori, terminal ed autotrasportatori accettano regolarmente container che appartengono a molte parti diverse, fra cui operatori che potrebbero non essere familiari.

I container vengono comprati, noleggiati, sub-noleggiati e movimentati su base SOC.

Sapere che ogni contenitore è assoggettato ad un valido piano di manutenzione e riparazione con regolari ispezioni è decisivo per garantire la sicurezza del personale a bordo ed a terra, così come del pubblico in genere.

- Per le operazioni

Un database globale consente una rapida consultazione dei numeri e degli operatori ACEP al fine di assicurare che l'ACEP sia valido in qualsiasi parte del mondo.

Inoltre, il CSC consente ad un container gestito da un operatore con un numero ACEP valido di continuare il proprio viaggio in corso, anche nel caso che l'etichetta con il numero ACEP manchi sul contenitore.

Consentire ai responsabili del controllo un modo semplice di verificare la validità elimina i potenziali ritardi.

Il programma pilota è in corso, con una numerosa partecipazione di vari paesi fra cui gli Stati Uniti, la Germania, la Francia e la Russia.

Il database può essere consultato sul sito www.bic-acep.org.

I risultati della fase pilota saranno presentati in occasione della DSC18 dell'IMO nel prossimo mese di settembre.

Per maggiori informazioni, si può contattare l'indirizzo mail del BIC bic@bic-code.org.

(da: bic-acep.org, 02.07.2013)

PORTI

ISRAELE SPINGE PER NUOVI SCALI MARITTIMI PRIVATI

Il governo israeliano ha indetto un appalto pubblico rivolto alle imprese ai fini della costruzione di due porti privati, uno a Haifa e l'altro ad Ashdod, in regime di concorrenza con i porti attualmente esistenti in quelle città.

L'iniziativa in questione "incrementerà in modo consistente la concorrenza, abbasserà il costo della vita ed i costi di quasi tutti i prodotti che acquistiamo nello stato di Israele" ha dichiarato il Primo Ministro Binyamin Netanyahu.

"Ciò renderà inoltre molto più attraenti le nostre esportazioni.



Nulla influenza il costo della vita più del flusso di prodotti e materie prime e delle nostre merci in esportazione che passano attraverso gli scali marittimi israeliani".

Netanyahu ha rivolto un secco avvertimento alla federazione sindacale nazionale Histadrut nel senso che i tentativi di sviare la riforma non sarebbero tollerati.

"Nessuno ci fermerà" ha dichiarato.

"Non sono disposto ad accettare questo monopolio; è una realtà superata.

Sto dicendo ai miei amici dell'Histadrut ed ai grandi comitati di lavoratori che la cosa non ha più ragione di esistere.

Non succederà più che 2.000 persone strangolino l'economia, paralizzino il paese e ci impediscano di avanzare verso il futuro che ci aspetta".

A maggio, il Ministero dei Trasporti aveva delineato le modalità per impedire un possibile sciopero dei porti che, secondo l'Associazione Produttori d'Israele,

sarebbe costato al settore 340 milioni di nuovi sicli di entrate e sarebbe costato all'economia qualcosa come 200 milioni di nuovi sicli alla settimana.

Si dice che i salari medi mensili dei porti siano i più alti di qualsiasi impresa statale; nel porto di Ashdod, dove a giugno si è dimesso il presidente del sindacato Alon Hasson in seguito ad accuse di corruzione, essi erano fissati a 32.407 nuovi sicli, pari a 8.900 dollari USA.

“Metteremo fine ad una realtà in cui i monopoli regionali e nazionali nei porti controllano l'economia israeliana” ha dichiarato il Ministro dei Trasporti Israel Katz.

“Essi non solo ci costano cari, ma inoltre soffocano lo sviluppo del settore dei trasporti marittimi d'Israele”.

Il Consiglio dei Caricatori d'Israele ha lodato l'iniziativa come “la migliore di sempre”, affermando che la costruzione delle banchine avrebbe richiesto da cinque a sette anni, anche se i porti attuali non riescono a tenere il passo quanto alla capacità necessaria.

Il Ministro delle Finanze Yair Lapid ha sottolineato come i porti siano solamente uno dei diversi settori nell'ambito dei quali il governo sta spingendo affinché vengano realizzate riforme.

In risposta all'annuncio, la Histadrut ha dichiarato che avrebbe assicurato la salvaguardia dei diritti dei propri lavoratori nel caso che la riforma avesse avuto luogo.

I rappresentanti del sindacato del porto di Haifa hanno dichiarato alla Radio d'Israele di essere preparati ad affrontare la concorrenza.

(da: worldcargonews.com, 04.07.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

MAERSK, MSC E CMA CGM COSTITUISCONO UNA MEGA-ALLEANZA

Maersk Line, MSC Mediterranean Shipping Company e CMA CGM hanno raggiunto un accordo in linea di principio allo scopo di costituire un'alleanza operativa a lungo termine nei traffici est-ovest denominata P3 Network.

L'intenzione è quella di migliorare ed ottimizzare le operazioni e l'offerta di servizio.

La P3 Network effettuerà operazioni con capacità di 2,6 milioni di TEU (inizialmente 255 navi su 29 circuiti) su tre direttrici di traffico: Asia-Europa, Transpacifico e Transatlantico.



Anche se le operazioni inerenti alle navi della P3 Network saranno effettuate in modo indipendente da un centro operativo navale congiunto, le tre linee di navigazione continueranno ad avere funzioni indipendenti di vendita, marketing e servizio clienti.

La rete P3 Network assicurerà ai clienti servizi più stabili, frequenti e flessibili.

Ciascuna linea di navigazione offrirà un numero maggiore di partenze settimanali nell'ambito della loro rete combinata rispetto a quanto esse facciano singolarmente.

Ad esempio, la P3 Network ha in programma di offrire 8 partenze settimanali dall'Asia al Nord Europa.

Inoltre, la P3 Network offrirà un numero maggiore di porti con scalo diretto.

Ci si aspetta che la rete migliorata possa ridurre i problemi causati ai clienti dalla cancellazione delle partenze.

Al fine di assicurare ai clienti una costante offerta di servizio in tutta la rete, le linee di navigazione istituiranno un centro operativo navale congiunto indipendente.

La crescita dei volumi in calo e l'eccesso di capacità degli ultimi anni hanno messo in evidenza la necessità di migliorare le operazioni e l'efficienza nel settore.

Ciò ha comportato la creazione di altre alleanze operative quali la G6 e la CKYH.

Servendosi della P3 Network, le linee si aspettano di essere in grado di migliorare la propria efficienza mediante una migliore utilizzazione della capacità navale.

Le linee di navigazione hanno intenzione di iniziare le operazioni nel secondo trimestre del 2014, ma la data di avvio sarà soggetta al conseguimento dell'approvazione da parte delle competenti autorità per la concorrenza e di altre autorità regolatrici.

Inoltre, la costituzione della P3 Network è condizionata al fatto che le linee di navigazione trovino l'accordo sui contratti definitivi.

La conclusione e la sottoscrizione dei contratti è in programma per il quarto trimestre di quest'anno.

(da: bulk-distributor.com, 25.06.2013)

LA CRISI EGIZIANA AGITA LO SPETTRO DI UN AUMENTO DEI PREZZI DEL BUNKER

Aumentano i timori che i disordini popolari in Egitto possano spingere verso l'alto il prezzo del carburante bunker, che sicuramente rappresenta la maggiore spesa per gli armatori.

Il dirigente di una società armatoriale che ha chiesto di restare anonimo ha dichiarato che il bunker potrebbe aumentare sulla scorta dell'incremento del prezzo del petrolio.

I prezzi del bunker, a suo dire, erano diminuiti nel corso della regressione economica offrendo sollievo agli armatori in difficoltà.

Secondo il Bunker Index, il prezzo del carburante bunker 380 cSt a Fujairah è adesso di 592,50 dollari USA per tonnellata.

Si tratta di una cifra relativamente bassa, dal momento che quest'anno i prezzi sono stati in generale superiori ai 600 dollari USA per tonnellata e avevano raggiunto il livello record di oltre 700 dollari USA per tonnellata l'anno scorso.

Il ritorno a prezzi più elevati incrementerebbe la pressione sugli armatori che



hanno già difficoltà a pagare i conti a causa della debolezza dei mercati di trasporto merci, ha detto il dirigente sopra citato.

Tuttavia, non sono in effetti proprio le preoccupazioni in ordine alle forniture di greggio egiziane a spingere verso l'alto il prezzo del

petrolio e potenzialmente quello del bunker.

Ci sono persistenti preoccupazioni per le forniture in ordine al greggio libico ed il terminal turco di esportazione Ceyhan Botas non ha esportato per mezzo di petroliere alcun greggio iracheno per quasi tre settimane dopo il sabotaggio di un oleodotto.

“La situazione in Egitto va ad aggiungersi alla generale incertezza in Libia ed alle interruzioni al Ceyhan, che stanno spingendo in alto il petrolio e che finiranno per far impennare nuovamente i prezzi del bunker” afferma Simon Newman, responsabile della ricerca inerente alle petroliere alla ICAP Shipping.

Finora, i disordini popolari in Egitto non hanno comportato conseguenze per i transiti attraverso il Canale di Suez.

Come ha dichiarato il presidente dell'Autorità del Canale di Suez Mohab Mameesh, il tratto navigabile del Canale resta garantito dall'esercito egiziano.

Tuttavia, una fonte ha suggerito che le navi potrebbero evitare il Canale di Suez e viaggiare invece attorno al Capo di Buona Speranza se la crisi dovesse estendersi al canale.

Secondo la fonte, questa, per quanto aggiungerebbe in media 6.000 miglia ai viaggi est-ovest, potrebbe essere la migliore opzione in quelle circostanze.

Altri, tuttavia, non sono d'accordo.

"Non sono sicuro che la gente lo eviterebbe, dato che significherebbe un bel balzo verso l'alto dei costi" afferma Newman dell'ICAP.

Il canale collega il Mar Rosso con il Mediterraneo.

Secondo *Lloyd's List Intelligence*, le petroliere di grandi dimensioni, che non possono transitare per il canale a pieno carico, scaricano nell'oleodotto Sumed presso il porto di Ain Sukhna del Mar Rosso.

Il petrolio viene quindi trasportato per 200 miglia al porto mediterraneo egiziano di Sidi Kerir, per essere lì caricato sulle petroliere in attesa.

Il Sumed trasporta 1,7 milioni di barili al giorno, mentre 535.000 barili giornalieri transitano nel canale.

"Ovviamente, qualsiasi interruzione avrebbe delle conseguenze" afferma Andrew Sparkes, esperto di *Lloyd's List Intelligence*.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 11.07.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA RENFE CONFERMA LA RIPARTIZIONE IN QUATTRO CONTROLLATE

L'operatore ferroviario spagnolo Renfe alla fine di giugno ha approvato la costituzione di quattro nuove società controllate che si occuperanno delle sue operazioni di trasporto passeggeri e merci e della manutenzione del materiale rotabile; esisterà inoltre una nuova divisione per il leasing del materiale rotabile.

La società holding continuerà ad appartenere allo stato, ma nelle nuove controllate saranno consentiti gli investimenti esteri o privati, segnatamente nella divisione relativa al trasporto merci, a proposito della quale si dice che il governo spagnolo stia cercando di realizzare una "alleanza strategica" con le ferrovie tedesche (DB).

La Renfe Passeggeri continuerà a gestire tutti gli attuali servizi passeggeri della Renfe, compresa la rete a scartamento metrico in precedenza gestita dalla Feve.

Saranno istituite contabilità separate per i servizi in perdita, dichiarati Obbligazioni di Servizio Pubblico, e per le attività a lungo raggio e ad alta velocità che invece producono profitti.



Sarà inoltre costituita una nuova società di leasing del materiale rotabile, la Renfe Noleggio

Equipaggiamento Ferroviario, con un parco iniziale comprendente sette treni della classe 100 e dodici treni ad alta

velocità a doppio scartamento della classe 120, unitamente al materiale rotabile convenzionale che comprende 22 dmus, 17 dei quali sono in servizio dal 1984, 490 emus della classe 10, che erano stati introdotti nel 1999, e due composizioni Talgo-IV che avevano iniziato le operazioni nei primi anni '80.

Essa disporrà altresì di 37 locomotive elettriche, 12 locomotive diesel e 1.173 carri.

La Renfe Passeggeri e la Renfe Merci saranno obbligate a noleggiare tutti i treni dalla Renfe Noleggio Equipaggiamento Ferroviario a prezzi di mercato, ed anche i futuri operatori ad accesso libero potranno noleggiare tali materiali.

La Renfe Merci è costituita dalle tre precedenti controllate specialiste in trasporto merci della società, vale a dire la Irion, la Contren e la Multi.

Una quarta branca si occuperà delle attività di manutenzione.

Queste ultime in precedenza venivano espletate dalla divisione Integria dopo che la Renfe aveva venduto la propria quota di partecipazione alle attività di manutenzione con i produttori di materiale rotabile nel contesto del tentativo di ridurre il proprio debito pari a 5 miliardi di euro.

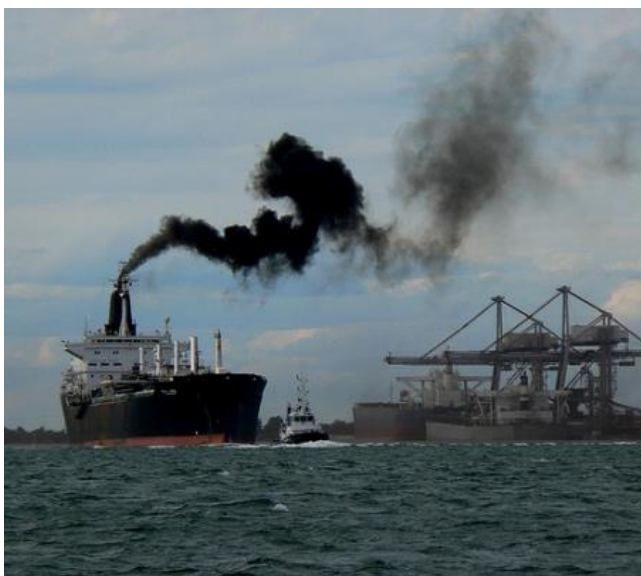
(da: railjournal.com, 02.07.2013)

TRASPORTI ED AMBIENTE

PRIMO PASSO DELLA COMMISSIONE EUROPEA VERSO LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI MARITTIME

La Commissione Europea ha adottato una comunicazione nella quale si delinea una strategia finalizzata ad includere le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo nella politica dell'Unione Europea mirata alla riduzione delle sue emissioni di gas serra complessive.

Quale primo passo, la Commissione ha proposto un regolamento che dovrebbe istituire un sistema diffuso in tutta l'Unione Europea per il monitoraggio, le relazioni e la verifica delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) da parte delle grandi navi a partire dal 2018.



Tuttavia, la bozza di regolamento è soggetta all'approvazione del Parlamento e del Consiglio Europeo al fine di diventare legge.

La strategia è stata presentata nel corso di un comunicato stampa congiunto da Connie Hedegaard, Commissario Europeo per le iniziative sul clima e da Siim Kallas, Vice Presidente della Commissione e responsabile per la mobilità ed i

trasporti.

"Oggi stiamo tracciando un chiaro percorso verso la riduzione delle emissioni di gas serra marittime.

Il sistema di monitoraggio dell'Unione Europea apporterà vantaggi ambientali ed economici per il settore marittimo mediante l'incremento della trasparenza in relazione alle emissioni ed alla creazione di un incentivo per gli armatori affinché le riducano" ha dichiarato il Commissario Hedegaard.

"Sulla base del profilo della politica odierna, l'Unione Europea continuerà i suoi sforzi, unitamente ai suoi partner globali, al fine di conseguire una soluzione internazionale esauriente.

La proposta odierna è un significativo contributo agli sforzi dell'IMO finalizzati a ridurre l'uso del carburante ed a incrementare l'efficienza del carburante delle navi con tutta una gamma di strumenti fra cui i provvedimenti tecnici e quelli basati sul mercato" ha aggiunto il Commissario Kallas.

La proposta creerà una struttura giuridica valida in tutta l'Unione Europea per la raccolta e la pubblicazione di dati annuali verificati sulle emissioni di CO₂ inerenti a tutte le grandi navi (di oltre 5.000 t.s.l.) che si servono dei porti dell'Unione Europea, senza riguardo per il luogo in cui le navi sono registrate.

Gli armatori dovranno monitorare e riferire sui quantitativi verificati di CO₂ emessi dalle loro grandi navi in viaggio da, per e fra i porti dell'Unione Europea.

Ai proprietari delle navi sarà altresì richiesto di fornire certe altre informazioni, quali i dati necessari a determinare l'efficienza energetica della nave.

Un documento di conformità rilasciato da un verificatore indipendente dovrà essere presente a bordo delle navi e sarà soggetto ad ispezione da parte delle autorità dello stato membro.

È stato proposto che tale normativa entri in vigore il 1° gennaio 2018.

(da: greenport.com, 28.06.2013)

LOGISTICA

DHL LEADER DEL MERCATO DELLA LOGISTICA CONTO TERZI

Secondo l'ultimo rapporto di TI (Transport Intelligence), la DHL Supply Chain è ancora il leader del mercato della logistica conto terzi, controllando l'8% del mercato complessivo con entrate per 13 miliardi di euro nel 2012.

Al secondo posto c'è la CEVA, con entrate pari a 3,9 miliardi di euro.

È interessante notare come il rapporto mostri che i primi dieci operatori in classifica detengono una quota di mercato combinata di appena il 22% in un settore il cui valore nel 2012 era pari a 159,3 miliardi di euro.

Secondo il rapporto, sebbene la regressione economica globale abbia comportato una diminuzione della produzione, l'instabilità ha assicurato opportunità per le attività di acquisizione: ad esempio, l'acquisizione della GEFCO per 800 milioni di euro da parte delle Ferrovie Russe l'anno scorso dimostra che esistono prospettive per le società che cercano di entrare nel mercato.

Il rapporto dimostra altresì che l'Asia del Pacifico diventerà il maggiore mercato della logistica conto terzi entro il 2016, a causa della debolezza economica dell'Europa occidentale.



La DHL Supply Chain è stata in grado di farsi strada nel mercato mediante acquisizioni, ma la maggior parte dei fornitori di servizio globale sono ostacolati da barriere all'ingresso, specialmente in Cina e Giappone.

Allo scopo di aggirare questo problema, le società cercano di realizzare associazioni nazionali fra imprese e di sviluppare centri di distribuzione, così come servizi transfrontalieri nel sud-est asiatico, per trarre vantaggi dai traffici interasiatici che sono in crescita.

Cathy Roberson, autrice del rapporto, afferma: "Malgrado il rallentamento della crescita del mercato nel corso degli ultimi due anni, esisterebbero sicuramente

delle opportunità per le società di sviluppare quote di mercato, se adottassero la giusta strategia.

Per alcuni fornitori, ciò vorrà dire migliorare i loro livelli di servizio in relazione a determinati settori verticali, mentre per altri significherà seguire un'attentamente costruita strategia di acquisizioni in nuove zone geografiche.

Tuttavia, con l'economia globale in equilibrio, adesso è più importante che mai adottare la strategia giusta".

(da: lloydsloadinglist.com, 02.07.2013)

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA PRESENTA L'INIZIATIVA "CINTURA BLU" PER IL TRASPORTO MARITTIMO

La Commissione Europea ha presentato l'8 luglio scorso la propria iniziativa "Cintura Blu" per il trasporto marittimo che istituisce piani finalizzati ad alleviare le formalità per le navi mediante la riduzione della burocrazia, la diminuzione dei ritardi nei porti e l'incremento della concorrenza nel settore.

La Commissione ha sottolineato che, ai sensi della nuova proposta, il trasporto marittimo nel mercato interno dell'Unione Europea ed oltre dovrà affrontare minori ostacoli amministrativi.

"L'Europa è alle prese con importanti problematiche in termini di aumento della congestione e dell'inquinamento.

Abbiamo la necessità che il trasporto marittimo a corto raggio realizzi il proprio potenziale ed assicuri una soluzione di trasporto a basso costo ed eco-compatibile, togliendo un numero maggiore di merci dai camion e dalle nostre strade intasate" dichiara Siim Kallas, Commissario ai Trasporti della Commissione Europea.



"Stiamo proponendo strumenti innovativi al fine di ridurre la burocrazia e di contribuire a far sì che il settore marittimo costituisca una attrattiva alternativa per i clienti che cercano di movimentare le merci in tutta l'Unione Europea".

Il Commissario europeo per le imposte e le unioni doganali, Algirdas Semeta, ha dichiarato che l'iniziativa "Cintura Blu" "porterà nei mari il mercato unico".

Il documento contenente le strategie politiche, intitolato "*Cintura Blu: un'area singola di trasporto per lo shipping*" prevede un ulteriore alleggerimento delle formalità doganali per le compagnie di navigazione che seguono una rotta

regolare nell'ambito dell'Unione Europea e trasportano principalmente merci dell'Unione Europea, così come per le navi che facciano scalo presso porti di paesi terzi.

"Ci si aspetta che i due provvedimenti rendano la "Cintura Blu" una realtà entro il 2015" dichiara la Commissione Europea.

La Commissione Europea si accinge a portare avanti, entro la fine dell'anno, una proposta per creare una dichiarazione merci elettronica armonizzata.

"Questo nuovo "manifesto elettronico" consente alla compagnia di navigazione di fornire in tutti i manifesti (infra-U.E. ed extra-U.E.) informazioni sullo stato delle merci ai responsabili doganali" è stato detto.

Secondo l'ECSCA (Associazione degli Armatori Europei), sulla scorta delle indicazioni fornite dai suoi membri, i risparmi sui costi derivanti dalla semplificazione delle procedure amministrative potrebbero calcolarsi nell'ordine di 25 euro per container.

(da: lloydsloadinglist.com, 09.07.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVO SISTEMA DELLA PANALPINA PER LA GESTIONE DELLE ORDINAZIONI

La Panalpina si appresta ad introdurre il MyPanalpina+, un sistema per la gestione delle ordinazioni basato sull'ultima versione del LOG-NET, un'applicazione indirizzata alla clientela.

I clienti trarranno vantaggio dalle sue migliorate capacità di trattamento delle ordinazioni, fra cui migliori servizi di gestione della merce ed una aumentata visibilità delle loro filiere della distribuzione.

"I nostri sforzi sono stati ricompensati nella nostra divisione Trasporto Merci Marittimo ed abbiamo assistito ad una crescita sostenuta nelle nostre operazioni su scala globale" afferma Frank Hercksen, responsabile globale del trasporto merci marittimo della Panalpina.

"Stiamo continuando a migliorare i nostri servizi lungo direttrici di traffico fondamentali.

La nostra attenzione è rivolta a supportare i clienti in maniera più strategica lungo l'intera filiera della distribuzione.

Il MyPanalpina+ ci aiuterà ad espandere la nostra base clientelare e a diventare parte sempre più integrante delle loro complesse filiere della distribuzione.

Questo sistema facilita il consolidamento dei flussi di carico e una efficiente gestione delle ordinazioni, dei venditori e dei vettori".

La divisione trasporto merci marittimo della Panalpina ha movimentato quasi 1,4 milioni di TEU e ha ingenerato circa un terzo dei prodotti lordi della società nel 2012.

Il primo trimestre del 2013 ha mostrato una crescita continua, ben al di là delle dimensioni dettate dal mercato.

L'iniziativa informatica più importante della Panalpina è la completa implementazione del SAP TM a livello mondiale entro il 2015.

La prima presentazione di questa piattaforma informatica globale per il trasporto merci aero-marittimo ha preso il via.

Il SAP TM normalizza ed automatizza le procedure delle attività di nucleo ed agevola l'interscambio elettronico dei dati con i vettori a livello di spedizione.



Il LOG-NET, che da poco ha ottenuto la licenza, su cui si basa il MyPanalpina+, è uno strumento aggiuntivo al SAP TM indirizzato alla clientela che gestisce la movimentazione delle merci a livello di acquisizione delle ordinazioni.

L'ultima versione (7.0) di questo software non solo migliora la capacità della Panalpina e dei suoi clienti di gestire le ordinazioni di acquisto, ma inoltre ottimizza

le scorte, integra i fornitori ed indirizza gli indicatori-chiave di prestazione per mezzo di cruscotti basati sul sistema a nuvola e di congegni mobili.

L'applicazione comprende altresì la gestione automatica degli imprevisti, per avvertire i clienti dei ritardi o delle deviazioni, ed inoltre è in grado di prevedere i tempi attesi di arrivo delle merci spedite.

(da: multimodaljournal.com, 10.07.2013)

STUDI E RICERCHE

LA MANIA DELLE ORDINAZIONI DI NAVI

Secondo l'ultimo rapporto Container Insight della Drewry Maritime Research, la recente impennata di ordinazioni di nuove navi in un periodo in cui in tutto il settore esiste un eccesso di capacità suggerisce come i fondamenti del mercato non siano più i principali elementi-chiave.

A detta del rapporto, anche quando le navi ordinate più recentemente saranno state consegnate nel 2016, è probabile che l'Europa e gli Stati Uniti staranno ancora arrampicandosi per uscire dalla recessione, il che significa che la capacità nei traffici est-ovest continuerà ad eccedere la domanda.

Uno dei fattori che stanno dietro all'impennata delle ordinazioni è il crollo dei prezzi praticati dai cantieri navali.

I vettori minori adesso ravvisano l'opportunità di conseguire finalmente un margine concorrenziale rispetto alle grandi linee e non sono stati lenti ad approfittarne.

Ad esempio, si veda la recente ordinazione della CSCL per cinque navi da 18.400 TEU, la prima delle quali dovrebbe essere consegnata nel quarto trimestre del 2014, ognuna

Company	Date ordered	Vessels	Delivery	Remarks
Enesel	Jul-12	10 x 13,800	4Q 13/2014	Chartered to Evergreen for 10 years
Zodiac Maritime	Jun-12	10 x 5,000	2014-2016	
CIMC	Sep-12	10 x 9,200	2014	Chartered to CMA CGM
Aeolos Management	Nov-12	2 x 6,800	2014	
Seaspan	Jan-13	5 x 14,000	2015	Chartered to Yang Ming
Seaspan	Jan-13	4 x 10,000	2014	Chartered to MOL
Technomar	Feb-13	2 x 6,900	2015	
Oaktree Capital (Rickmers)	Mar-13	8 x 5,400	2H 14/2015	
Oceanbulk/Oaktree Capital	Mar-13	6 x 9,000	2015	To be confirmed
Aeolos Management	Apr-13	2 x 9,000	2014	
SinOceanic Shipping	May-13	10 x 8,800	2015/2016	
Ship Finance Int'l	May-13	4 x 8,700	2014/2015	
Costamare	Jun-13	5 x 9,000	2015	To be confirmed
CP Offen/CMA CGM	Jun-13	3 x 16,000	2015?	To be confirmed

dal costo di 136,6 milioni di dollari USA, approssimativamente il 26% in meno rispetto alle 20 navi da 18.000 TEU della Maersk, che erano state ordinate nel 2011, la prima delle quali è stata battezzata solo due settimane fa.

Il grande vantaggio comportato dalle navi da 18.000 TEU è il loro consumo di carburante.

Si dice che esse, rispetto alle navi da 13.000 TEU, consumino circa il 35% in meno per container.

Poiché il carburante rappresenta ben oltre la metà di tutti i costi del viaggio, è facile dedurre come i nuovi entranti nel mercato possano essere indotti ad acquistarle.

La UASC ha espresso il proprio interesse ad ordinare quattro navi da 14.000 TEU, la OOCL ha ordinato sei navi da 13.000 TEU nel 2011, ciascuna dal costo di 136 milioni di dollari USA, e la NOL ha ordinato dieci navi da 14.000 TEU nel 2011, dal costo di 154 milioni di dollari USA, mentre si stima che le cinque navi della Seaspans da 14.000 TEU, ordinate a marzo del 2013, siano costate appena 108 milioni di dollari USA ciascuna.

Afferma la Drewry: "Stranamente, ottenere credito per tali ordinazioni non è ancora difficile, malgrado le navi non vengano sempre ordinate per far fronte alla crescita della domanda.

Tuttavia, il credito viene concesso su base selettiva per certe compagnie di navigazione e certi tipi di nave.

Inoltre, dato che molti vettori marittimi vengono in qualche modo supportati dallo stato, le banche sembrano considerare i propri prestiti al livello del "debito sovrano", e pertanto non ad elevato rischio, anche se l'attuale eccesso di capacità navale sta già distruggendo la capacità di conseguire profitti attraverso disinvolti decrementi delle tariffe di nolo.

Questo significa che mantenere la liquidità richiesta per i mutui delle navi è sempre più difficile per i vettori.

Gli operatori non armatori dotati di liquidità come Seaspans, Costamare, Technomar e Capital Ship Management senza dubbio ravvisano che questo problema stia diventando sempre più grave, il che spiega perché essi siano tornati sul mercato alla grande, fornendo un altro fattore che sta dietro all'impennata di ordinazioni".

Aggiunge il rapporto: "Pertanto, anche nei casi in cui ottenere un prestito per finanziare le nuove costruzioni diventa troppo difficile, i vettori saranno in grado di aggirare il problema attraverso il leasing od il noleggio.

Il settore containerizzato, a quanto pare, resta dominio degli ottimisti".

(da: lloydsloadinglist.com, 02.07.2013)

IN CALENDARIO

- [2nd Black Sea Ports and Shipping 2013](#)
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013
- [Intermodal Europe 2013](#)
Hamburg Messe
Tuesday 8 - Thursday 10 October 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
- [9th Indian Ocean Ports and Logistics 2015](#)
Maputo, Mozambique
Thursday 29 and Friday 30 January 2015

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