



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 30 Settembre 2013

PORTI

IL VALORE AGGIUNTO DEI PORTI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

IL PROGETTO B2MOS SPIANA LA VIA ALLE AUTOSTRADE DEL MARE " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

NUOVO TRENO NON ACCOMPAGNATO MILANO-BASILEA " 7

TRASPORTO STRADALE

CAOS EVITATO GRAZIE ALLA MARCIA INDIETRO RISPETTO ALLA NUOVA ONEROSA
NORMATIVA RUSSA SULL'AUTOTRASPORTO, MA SOLO PER ORA... " 9

TRASPORTO INTERMODALE

IL GOVERNO FRANCESE SVELA DUE NUOVI PROGETTI DI "AUTOSTRADA VIAGGIANTE" " 12

TRASPORTO FLUVIALE

OCCORRE FARE UN USO MIGLIORE DELLE IDROVIE EUROPEE " 14

TRASPORTO AEREO

CRESCE LA RABBIA DEI CARICATORI PER LE MODIFICHE DEI SOVRAPPREZZI
RELATIVI AL PESO DA PARTE DELLE LINEE AEREE " 17

LEGISLAZIONE

LA ITF PREME PER UN'INIZIATIVA SUI PESI DEI CONTAINER " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ROTTERDAM SI TUFFA SULLO SMART GRID " 22

STUDI E RICERCHE

VETTORI MARITTIMI COSTRETTI A CANCELLARE PARTENZE A CAUSA DELLE BASSE TARIFFE RELATIVE ALL'ALTA STAGIONE	" 24
---	------

IN CALENDARIO	" 26
----------------------------	------

30 Settembre 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

IL VALORE AGGIUNTO DEI PORTI

Un nuovo rapporto globale sottolinea il ruolo dei porti nelle economie urbane e nazionali al fine di valutare e valorizzare il positivo impatto da essi apportato alle loro comunità.

Il rapporto di sintesi "Competitività dei porti-città globali" dell'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), presentato recentemente in occasione di una conferenza dell'OCSE, riguarda dieci studi analitici, relativi fra gli altri a Rotterdam/Amsterdam nei Paesi Bassi, Mersin in Turchia, Amburgo in Germania, Helsinki in Finlandia ed all'Asse della Senna (Le Havre, Rouen, Parigi, Caen) in Francia.

Olaf Merk, direttore ed amministratore del programma Port-Cities dell'OCSE, ha dichiarato che il rapporto fornisce un'ampia rappresentazione delle politiche condotte in molti paesi e delle buone pratiche rispetto alla logistica, ai porti ed ai trasporti perché vi sono tanti elementi che potrebbero essere di aiuto al settore dei porti.

"Peraltro, c'è una grande diversificazione quanto alle modalità con cui i porti possono ingenerare più valore aggiunto" afferma Merk.

Merk evidenzia come ci siano tre principali modelli per incrementare il valore locale tramite i porti (raggruppamenti marittimi, sviluppo industriale e sviluppo costiero correlato ai porti), ma che i risultati relativi a questi modelli sono svariati.

"Non esiste una ricetta universale per il successo, ma c'è qualche lezione generica.

Esse sono; conoscere il proprio patrimonio locale, essere coerenti nelle proprie politiche ed accettare i limiti della politica pubblica e l'adeguamento all'allineamento degli interessi e dei progetti fra i principali attori".

Merk avverte che i porti hanno bisogno di creare valore economico locale; "in caso contrario, essi prima o poi saranno fuori dal business".



Il rapporto è stato sinora accolto favorevolmente da Koji Sekimizu, segretario generale dell'IMO, e ha ricevuto lodi anche da Dimitros Theologitis, responsabile dei porti e del trasporto terrestre alla Commissione Europea.

Quest'ultimo ha utilizzato il rapporto per preparare il pacchetto sulla politica portuale che sarà presentato al Parlamento Europeo quest'autunno.

L'OCSE mira ora a lavorare in ordine all'amministrazione ed alla normativa portuale, servendosi di Anversa quale soggetto di studio analitico.

(da: portstrategy.com, 12.09.2013)

TRASPORTO MARITTIMO

IL PROGETTO B2MOS SPIANA LA VIA ALLE AUTOSTRADE DEL MARE

Ventidue partner e cinque enti di attuazione di Spagna, Italia, Slovenia, Grecia, Germania e Regno Unito si sono messi assieme per una causa comune al fine di sviluppare il progetto B2MOS (Business to Motorways of the Sea).

Lo scopo del progetto è quello di dare impulso alla capacità del trasporto



marittimo a corto raggio di competere in un numero maggiore di corridoi da porta a porta e di agevolare lo sviluppo della rete di Autostrade del Mare della Rete Trans-Europea di Trasporto (TEN-T) che collega l'Europa, colmando il divario esistente fra i corridoi TEN-T e rivitalizzando le regioni periferiche.

Il B2MOS è cofinanziato dalla Rete Trans-Europea di Trasporto e con la partecipazione della DG-MOVE contribuisce alla istituzione di uno spazio marittimo europeo senza barriere mediante l'agevolazione e la semplificazione della conformità alla normativa, nonché mediante la promozione delle soluzioni di

trasporto intermodali sostenibili che rafforzano la strategia delle Autostrade del Mare e che traggono pieno vantaggio dalle infrastrutture portuali e capacità di trasporto marittimo a corto raggio esistenti.

All'inizio del prossimo mese di ottobre i 22 partner ed i 5 enti di attuazione daranno ufficialmente il calcio d'inizio al progetto a Valencia.

La Fondazione del Porto di Valencia e l'Autorità Portuale di Valencia saranno gli enti ospitanti dell'evento, nel corso del quale verranno spiegati e chiariti gli obiettivi, le attività e gli studi di interoperabilità, nonché le 14 iniziative pilota, che saranno portati avanti nel periodo intercorrente da luglio 2013 a dicembre 2015.

Questo incontro servirà inoltre a specificare i piani relativi agli Sportelli Marittimi Unici nei 6 paesi partecipanti: Spagna, Italia, Slovenia, Grecia, Germania e Regno Unito.

Il progetto globale B2MOS, attraverso le proprie attività, intende dimostrare come l'applicazione delle tecnologie emergenti ed esistenti, sostenute da procedure di comunicazione efficienti e da scambi di informazione in collaborazione fra soggetti pubblici e privati, possa migliorare, promuovere e semplificare l'uso dei servizi multimodali di trasporto marittimo a corto raggio mediante l'uso dei collegamenti e delle infrastrutture esistenti, connettendo in modo ottimale le risorse marittime, stradali e ferroviarie attraverso l'utilizzazione delle Autostrade del Mare europee.

Questo progetto a carattere globale aveva già avuto avvio con l'iniziativa MOS4MOS approvata nel corso dell'Appello 2010 e selezionato come una delle implementazioni riuscite dei progetti TEN-T nel 2012, in seguito divulgato attraverso la pubblicazione "10 (More) of TEN" da parte dell'Agenzia Esecutiva TEN-T.

La nuova iniziativa B2MOS estende ulteriormente il lavoro iniziato nell'ambito del MOS4MOS al di là della mera regione mediterranea ed esplora le interazioni con i porti dei vicini paesi terzi per un accesso facile alle Autostrade del Mare.

(da: greenport.com, 17.09.2013)

TRASPORTO FERROVIARIO

NUOVO TRENO NON ACCOMPAGNATO MILANO-BASILEA

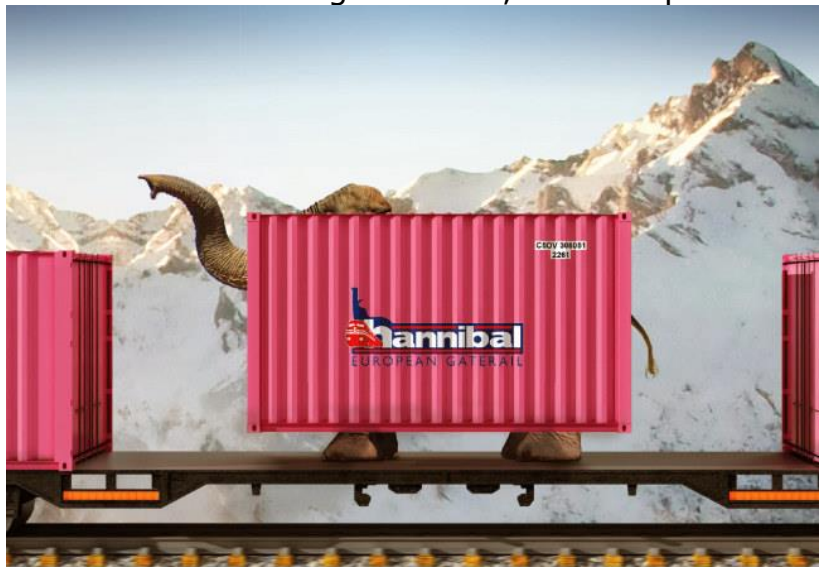
Una nuova navetta ferroviaria ha recentemente iniziato le operazioni sulla tratta Frenkerdorf-Melzo.

Si tratta di un'associazione temporanea di imprese fra l'operatore intermodale neutrale IMS Rail Switzerland con sede a Basilea ed il fornitore italiano di servizi logistici Hannibal, che appartiene al gruppo Contship Italia.

Il servizio di trasporto combinato non accompagnato bisettimanale sarà effettuato con materiale rotabile del fornitore svizzero di trasporto ferroviario BLS e viaggerà fra i terminal container di Frenkendorf (nei pressi di Basilea, in Svizzera) e di Melzo (ad est di Milano in Italia).

Le opzioni di trasbordo offerte nei due siti e l'orario previsto per il nuovo treno navetta trarrà vantaggio dalle reti gestite dalla Sogemar.

Mediante le locomotive utilizzate dalla Oceanogate Italia, che fa parte del gruppo Contship Italia (così come ne sono parte la Hannibal e la Sogemar), essa offre connessioni dirette fisse da e per i terminal situati nei porti italiani di Genova (Voltri Mare e Sech), La Spezia (LSCT) e Ravenna su base giornaliera (e, eventualmente, anche con frequenza maggiore rispetto alla giornaliera).



Trasferire da nord a sud

La navetta Frenkendorf-Melzo esaudisce una richiesta da tempo espressa dall'economia svizzera e da spedizionieri di merce svizzeri, nel senso di collegare i terminal italiani alla Svizzera con una connessione ferroviaria senza soluzioni di continuità.

Ciò è importante allo scopo di mettere il paese in grado di fare ricorso in misura meno ampia al trasporto del proprio traffici marittimi attraverso i porti settentrionali di Rotterdam, Amburgo ed Anversa e simultaneamente consente agli spedizionieri di trarre vantaggio dalle rotte di oltremare molto più corte dall'Estremo Oriente al Mar Mediterraneo rispetto a quelle indirizzate al Mare del Nord.

(da: transportjournal.com, 11.09.2013)

TRASPORTO STRADALE

CAOS EVITATO GRAZIE ALLA MARCIA INDIETRO RISPETTO ALLA NUOVA ONEROSA NORMATIVA RUSSA SULL'AUTOTRASPORTO, MA SOLO PER ORA...

I timori che la frontiera terrestre della Russia potesse finire nel caos sono stati scongiurati all'ultimo momento dopo che il governo russo ha ritirato l'imminente regolamentazione ai sensi della quale il paese avrebbe cessato di accettare i Carnet TIR.

A luglio, all'insaputa dei suoi partner commerciali, la FCS (Servizio Federale Doganale della Russia) aveva decretato che a partire dalla metà di agosto essa non avrebbe più accettato la convenzione TIR, cioè il sistema riconosciuto dall'ONU per le movimentazioni di trasporto stradale attraverso i confini internazionali ed i regimi doganali che fa venir meno per le agenzie doganali dei paesi intermedi la necessità di ispezionare veicoli e merci, sui quali si garantisce il pagamento di oneri e tasse.

Il carnet è il documento TIR distribuito dall'IRU (Unione Trasporto Stradale Internazionale), a sua volta autorizzato dall'ONU, che funge quale prova che la spedizione sia stata registrata ai sensi del programma TIR.

In seguito alle vibranti proteste da parte dell'IRU, così come alle preoccupazioni espresse dall'UNECE (Commissione Economica per l'Europa dell'ONU), la FCS aveva ceduto rispetto all'entrata in vigore del provvedimento il 14 agosto, rinviandola fino al 14 settembre; successivamente, il 13 settembre è sembrato che abbia abbandonato del tutto tale intenzione, dopo che l'IRU aveva rilasciato un comunicato stampa di questo tenore: "L'IRU è stato appena informato che tutti gli uffici doganali regionali russi hanno ricevuto istruzioni dal responsabile del Servizio Federale Doganale russo, Andrei Belyaninov, nel senso che le misure aggiuntive di garanzia previste dalla FCS saranno applicate solamente negli uffici doganali subordinati ai dipartimenti doganali regionali della Siberia e dell'Estremo Oriente".

Tuttavia, il problema potrebbe riemergere alla fine di quest'anno, secondo la DG Taxud, la direzione generale della Commissione Europea per le dogane e le tasse, la quale ha dichiarato: "La procedura TIR continuerà ad essere osservata presso tutti gli altri uffici doganali fino al 1° dicembre 2013".

La FCS afferma che la ragione dei cambiamenti proposti, che comporterebbero la richiesta di ulteriori garanzie nazionali russe per le spedizioni ogni volta che esse fanno ingresso in Russia, risiede nei "ripetuti casi di mancata consegna delle merci che vengono trasportate mediante l'utilizzazione dei Carnet TIR e di inadempimento da parte dell'ASMAM (Associazione Internazionale dei Vettori di Trasporto Stradale, di fatto la succursale russa dell'IRU) quanto alla responsabilità in ordine al pagamento degli oneri doganali".

IRU Union Internationale des Transports Routiers

CARNET TIR*

14 volets I.R.U. No. 17237161

16 DEC 1996

1. Valid for the carriage of goods by the Customs office of departure up to and including the acceptance of goods by the Customs office of destination

2. Issued by: ROAD HAULAGE ASSOCIATION LTD, 35 MERRIDGE WAY, WIDNES, LANCASHIRE, ENGLAND

3. Holder: NIGHT ERRANT

4. Signature of the authorized official of the issuing association and stamp of that association

5. Signature of the secretary of the International Association of Transport

6. Pays de départ: UK (Country/Customs of departure)

7. Pays de destination: RUS (Country/Customs of destination)

8. Registre d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (Registration No(s) of road vehicle(s))

9. Certificat(s) d'apurement du (des) véhicule(s) routier(s) (No. and date)

Essa sostiene che una notevole minoranza di spedizioni di autotrasporto – qualcosa come il 42% in tutto il paese – non sono state completate, con il conseguente mancato pagamento dei relativi oneri doganali.

Complessivamente, alla FCS sarebbero stati dovuti 20 miliardi di rubli (464 milioni di euro).

In una dichiarazione, aggiunge la FCS: "La situazione nella regione del Nord-Ovest è ancora più grave.

L'ammontare del debito dell'ASMAM raggiunge i 7 miliardi di rubli e rappresenta il 57% di quello complessivo.

In confronto, il debito relativo alle merci in transito non consegnate registrate senza Carnet TIR costituisce solamente l'1,73% del totale".

Tuttavia, ciò è contestato dal direttore generale dell'ASMAM A. Kurushin in una lettera al segretario generale dell'IRU Umberto de Pretto.

"L'ASMAM ritiene che né questa richiesta, né le ragioni addotte a sua giustificazione, rispettino la normativa applicabile e che esse contravvengano le disposizioni della Convenzione TIR" ha dichiarato.

L'UNECE ha descritto il caos che potrebbe risultare se la Russia dovesse insistere sulla uscita dalla convenzione.

"Essa inevitabilmente interromperà i traffici con l'estero da, per ed attraverso la Russia, comportando altresì enormi ritardi e code alla frontiera" afferma l'organismo.

"Essa avrà inoltre serie conseguenze economiche per il settore dell'autotrasporto e per il commercio con l'estero della Federazione Russa, per i

suoi principali partner e per diverse altre parti contrattuali nell'ambito della convenzione TIR.

Ogni anno, le imprese di trasporto russe effettuano qualcosa come 700.000 operazioni di trasporto TIR presso altre realtà con cui ci sono contratti in vigore e circa 1.500.000 operazioni TIR nell'ambito della Federazione Russa.

Di conseguenza, l'iniziativa potrebbe potenzialmente paralizzare le movimentazioni di autotrasporto merci in Europa e nell'intera regione eurasiatica, apportando costi aggiuntivi di garanzia ad un sistema che ha funzionato tranquillamente per decenni" afferma l'UNECE.

Peter Cullum, responsabile degli affari internazionali dell'Associazione Autotrasportatori del Regno Unito, ha dichiarato che un ulteriore problema per i trasportatori non russi è costituito dall'obbligo di servirsi di un garante russo ogni volta che la spedizione passa la frontiera.



"Per l'offerta di garanzie sono state designate tre società, ma francamente nessuno nell'ambito del trasporto internazionale sa chi esse siano; non abbiamo idea di chi ci sia dietro di loro ed il trasportatore deve considerare se possa fidarsi di queste società".

Secondo l'ASMAP, il costo di una spedizione stradale dal porto finlandese di Kotka a Mosca, una delle più trafficate tratte di trasporto stradale internazionale nel paese e fuori dal paese, assoggettata ad una garanzia russa potrebbe essere maggiore di otto volte rispetto all'attuale sistema TIR.

(da: theloadstar.co.uk, 16.09.2013)

TRASPORTO INTERMODALE

IL GOVERNO FRANCESE SVELA DUE NUOVI PROGETTI DI "AUTOSTRADA VIAGGIANTE"

Il governo francese ha annunciato la realizzazione di progetti finalizzati a creare due nuove "autostrade viaggianti" per il trasporto di merci consistenti nel trasferimento di veicoli pesanti dalle strade alla rotaia su treni dedicati.

Un servizio da Lilla, nella Francia settentrionale, a Bayonne in prossimità del confine con la Spagna attirerà investimenti per 400 milioni di euro: 300 milioni saranno destinati ai lavori infrastrutturali, mentre i rimanenti 100 serviranno per l'acquisizione di 278 carri ferroviari.

La AFA (Autoroute Ferroviaire Atlantique), le cui operazioni saranno effettuate dalla SNCF Geodis, dovrebbe entrare in servizio all'inizio del 2016.

Il secondo progetto riguarda lo sviluppo di un servizio di intersezione da Calais ad una autostrada viaggiante già esistente dal Lussemburgo che corre per più di 1.000 km alla volta di Le Boulou, nei pressi di Perpignano, ai piedi dei Pirenei francesi.

Le sue operazioni sono gestite dalla Lorry Rail, filiale della SNCF Geodis.

La SNCF Geodis ha effettuato un'ordinazione da 39 milioni di euro per 105 carri ferroviari da impiegarsi nel servizio quando esso sarà inaugurato all'inizio del 2015.

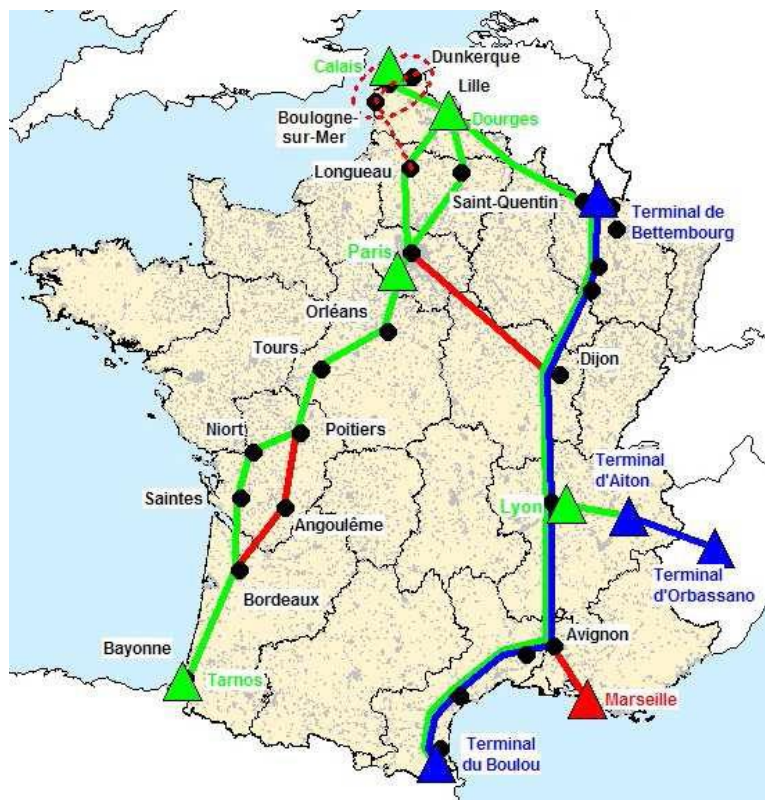
"Queste due autostrade viaggianti illustrano la risoluzione del governo a rilanciare il trasporto merci ferroviario e di piggy-back mediante lo sviluppo di servizi innovativi" ha dichiarato il Ministro dei Trasporti francese Frédéric Cuvillier.

Cuvillier ha aggiunto che i progetti dovrebbero indurre una minore presenza dei veicoli pesanti sulle principali autostrade francesi, ridurre l'inquinamento sotto forma di emissioni di CO₂ ed inoltre creare posti di lavoro.

Il servizio AFA sarà effettuato dalla Lorry Rail ai sensi di una concessione di 15 anni e potrebbe comportare la creazione di oltre 500 posti di lavoro.

La Lorry Rail si occuperà della costruzione di due terminal destinati a movimentare i traffici.

Il governo francese ha sottolineato che l'AFA collegherà la penisola iberica all'Europa settentrionale ed assicurerà ai caricatori un'alternativa efficiente al trasporto stradale.



A seconda del livello della domanda, il servizio potrebbe effettuare operazioni relative a quattro viaggi giornalieri andata e ritorno.

Come avviene per l'autostrada viaggiante da Calais, esso offrirà una soluzione intermodale a lungo raggio, ideato su misura per i traffici che hanno origine nel Nord Europa, nel Regno Unito e nella Francia settentrionale, in direzione della Spagna.

Il governo ha posto in rilievo che il servizio fa parte di una strategia finalizzata a sviluppare le tratte di trasporto merci non stradali da tutti i porti francesi.

Con i suoi quattro viaggi andata e ritorno giornalieri, l'autostrada viaggiante Lussemburgo-Perpignano lo scorso anno ha movimentato 56.000 veicoli pesanti/semirimorchi.

Nella prima metà del 2013, i traffici sono cresciuti del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 23.09.2013)

TRASPORTO FLUVIALE

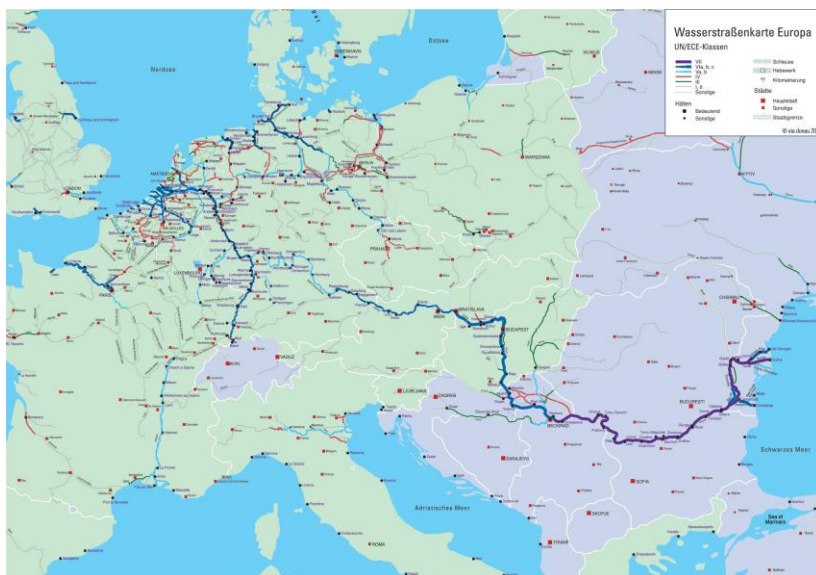
OCCORRE FARE UN USO MIGLIORE DELLE IDROVIE EUROPEE

La Commissione Europea ha annunciato il 10 settembre scorso nuovi provvedimenti finalizzati a rendere trasportabile un quantitativo maggiore di merci attraverso i fiumi ed i canali dell'Europa.

Le chiatte fluviali sono fra le forme di trasporto più eco-compatibili ed efficienti dal punto di vista energetico, ma attualmente trasportano solamente il 6% circa dei carichi europei ogni anno.

Le nuove proposte intendono realizzare il potenziale inutilizzato dei 37.000 km di idrovie interne europee.

Esse consentiranno alle merci di spostarsi più facilmente e renderanno il settore ulteriormente più verde, incoraggiando altresì l'innovazione e l'incremento delle opportunità occupazionali.



Il Vice Presidente della Commissione Europea Siim Kallas, responsabile dei trasporti, ha dichiarato: "Ogni anno, inviamo già 500 milioni di tonnellate di merce lungo i nostri fiumi e canali.

Si tratta di un quantitativo equivalente a 25 milioni di camion.

Ma non basta.

Abbiamo bisogno di aiutare il settore del trasporto fluviale a svilupparsi sul lungo termine in un settore ad alta qualità.

Dobbiamo rimuovere i colli di bottiglia che lo frenano ed investire nelle competenze della sua forza-lavoro".

La Commissione propone azioni nelle aree descritte di seguito.

- *Rimuovere i colli di bottiglia*

Notevoli colli di bottiglia sotto forma di chiuse, ponti e zone navigabili dalle dimensioni inadeguate e collegamenti carenti come quello fra i sistemi fluviali della Senna e della Schelda stanno ostacolando il pieno potenziale di sviluppo del settore.

La Commissione propone di migliorare il trasporto delle merci di origine fluviale mediante l'aggiornamento di chiuse, ponti e canali navigabili.

La nuova proposta "Collegare l'Infrastruttura Europa" e le direttive TEN-T danno priorità alle nuove opportunità di finanziamento per le idrovie interne; queste ultime, inoltre, sono una componente importante di sei dei nove corridoi di primaria importanza della rete TEN-T.

- *Ambiente ed innovazione*

Rispetto ad altre modalità di trasporto basate a terra, il trasporto idroviario interno è efficiente dal punto di vista energetico, sicuro, quasi esente da intasamenti e silenzioso.



La Commissione proporrà provvedimenti comprensivi di nuovi standard per i motori allo scopo di incoraggiare gli investimenti in tecnologie a basse emissioni così come per supportare la ricerca e l'innovazione.

- *Migliori collegamenti con le altre forme di trasporto*

Sarà data priorità al miglioramento dei collegamenti fra le idrovie interne, la strada e la rotaia, con particolare attenzione alle connessioni con gli scali marittimi e fluviali.

Sulla base della sua revisione in corso dei Servizi Informativi Fluviali, la Commissione avanzerà proposte per migliorare le infrastrutture per il trattamento dei carichi e la riduzione della documentazione cartacea.

- *Investire in una forza-lavoro qualificata*

Il settore delle idrovie fa affidamento su una forza-lavoro qualificata.

Ci si aspetta che le nuove proposte apportino un più ampio riconoscimento delle qualifiche e delle carriere, al fine di migliorare l'accesso al lavoro e la mobilità.

- *Lo sfondo*

Quasi 37.000 km di idrovie interne scorrono attraverso 20 degli stati membri dell'Unione Europea, trasportando circa 500 milioni di tonnellate di carichi ogni anno, in particolare nelle zone densamente popolate e congestionate.

I sistemi fluviali intersecanti del Reno, della Schelda e della Mosa sono collegati con i fiumi Senna e Danubio.

Tuttavia, alcuni grossi colli di bottiglia impediscono ai sistemi fluviali europei di fare pienamente parte dell'area europea di trasporto.

In seguito al generale rallentamento dell'economia dell'Unione Europea a partire dal 2008, l'eccesso di capacità in alcuni segmenti del mercato, la continua frammentazione degli operatori di mercato e la senescenza della flotta hanno comportato un peggioramento delle prospettive economiche e di sostenibilità per la navigazione interna.

Il NAIADES II risponde con l'impegno per realizzare un contesto stabile a lungo termine per gli investimenti e l'innovazione in navigazione interna di qualità e con provvedimenti con effetti a breve-medio termine, come la revisione dei costosi requisiti tecnici.

Ai sensi del NAIADES II, occorre che vengano mobilitati finanziamenti da parte dell'Unione Europea, dei vari paesi e del settore fluviale allo scopo di supportare i necessari investimenti.

A questo riguardo, è di particolare importanza l'accesso alle sovvenzioni.

(da: eurift.eu 13.09.2013/europe.eu EC press release, 10.09.2013)

TRASPORTO AEREO

CRESCE LA RABBIA DEI CARICATORI PER LE MODIFICHE DEI SOVRAPPREZZI RELATIVI AL PESO DA PARTE DELLE LINEE AEREE

I caricatori hanno sparato un colpo di avvertimento alle linee aeree, affermando di stare valutando di chiedere alla Direzione per la Concorrenza della Commissione Europea di indagare sulla recente ondata di vettori che hanno modificato la metodologia inerente ai supplementi passando dal sistema del peso reale a quello del peso addebitabile.

Dopo gli annunci da parte di Emirates, Lufthansa e Korean Air, la lista dei vettori che hanno apportato cambiamenti alla propria metodologia è cresciuta includendo Singapore Airlines, Jet Airways, Asiana ed Air France-KLM.



In conseguenza di tali modifiche, i grandi caricatori, in particolare nei settori dell'abbigliamento e dell'high-tech in cui l'80% delle spedizioni sono volumetriche, si trovano a far fronte a notevoli incrementi dei costi.

Un dettagliante di articoli di moda, che spende 1 milione di euro alla settimana in trasporto

merci aereo, ha affermato che i suoi costi di trasporto sarebbero aumentati del 25%.

“Quel caricatore si avvia ad avere un serio problema quando dovrà spiegare al capo perché il budget è diventato più grande” dichiara Joost van Doesburg, direttore politiche trasporto merci aereo presso l'ESC (Consiglio dei Caricatori Europei).

“Le linee aeree non hanno dato ai caricatori l'opportunità di fare queste modifiche”.

In media, nota van Doesburg, ci si aspetta che i costi per i caricatori coinvolti in tale vicenda crescano dal 10 al 20%.

Van Doesburg aggiunge che è stato sollevato il sospetto che un certo numero di linee aeree che hanno effettuato il cambiamento possano avere provocato una alterazione della concorrenza.

“Molti caricatori ci stanno chiedendo di adire la Commissione Europea.

Non sappiamo quello che sta succedendo, ma abbiamo bisogno di assicurazioni sul fatto che ciò costituisca una concorrenza leale e che i prezzi vengano determinati dall’offerta e dalla domanda.

Le linee aeree non sono trasparenti riguardo ai suddetti cambiamenti”.

Secondo *The Antitrust Source*, la normativa europea “proibisce separatamente le cosiddette pratiche concertate, un concetto spesso ambiguo ma che la Commissione descrive come richiedente qualcosa di meno di un accordo esplicito.

E le recenti Direttive della Commissione mostrano la volontà di ampliare il concetto ancora ulteriormente fino a raggiungere le caratteristiche di una condotta sospetta”.

Tuttavia, la pubblicazione aggiunge: “Le linee-guida orizzontali riconoscono che le imprese hanno “il diritto di adattarsi in modo intelligente alla condotta attuale o prevista dei propri concorrenti”.

Le pratiche concertate illegali, invece, sono limitate ai casi in cui esista una qualche comunicazione diretta o indiretta fra concorrenti con potenziale danno per la concorrenza”.



Afferma van Doesburg: “In passato sono state intentate cause giudiziarie contro le linee aeree e noi non vogliamo che succeda in futuro; penso che nemmeno le linee aeree lo vogliano”.

Un portavoce della Air France-KLM ha dichiarato: “Stiamo reagendo all’attuale tendenza dei carichi a diventare sempre più voluminosi e stiamo anche supportando la nostra ambizione alla semplificazione”.

Van Doesburg però non è d’accordo con le varie linee aeree che citano la semplificazione quale motivazione del cambiamento della metodologia.

“Molti caricatori sanno esattamente come semplificare la spesa relativa ai carichi aerei: mettere il supplemento sulla sicurezza nella tariffa tutto compreso”.

Van Doesburg aggiunge che - anche se la Lufthansa aveva difeso il cambiamento attraverso la diminuzione del supplemento del 10% per compensare i caricatori - i sovrapprezzi del vettore tedesco sono stati "comunque più alti di quelli delle altre linee aeree.

Le linee aeree non avrebbero apportato queste modifiche se non avessero pensato che ciò gli farebbe ricavare più soldi".

Nel contempo, gli integratori stanno tentando di capitalizzare i crescenti costi per i caricatori volumetrici attraverso la dimostrazione ai potenziali clienti che i loro costi non sono necessariamente più alti di quelli del trasporto merci aereo tradizionale.

"Gli integratori sono stati felici di sentire queste cose e hanno inviato e-mail ai caricatori per mostrargli che essi possono competere sui prezzi offrendo nel contempo soluzioni da porta a porta" ha detto van Doesburg.

"Potrebbe essere una situazione a loro favorevole".

Van Doesburg ha aggiunto che lo ESC sta cercando di mettere pressione sugli spedizionieri per contribuire a risolvere il problema.

"Stiamo sollecitando gli spedizionieri a farsi avanti.

I caricatori non sono convinti del fatto che gli spedizionieri la ritengano una questione urgente, sebbene alcuni di loro abbiano detto che cercheranno di evitare di servirsi delle linee aeree che si basino su supplementi relativi al peso addebitabile".

(da: theloadstar.co.uk, 18.09.2013)

LEGISLAZIONE

LA ITF PREME PER UN'INIZIATIVA SUI PESI DEI CONTAINER

La ITF (Federazione Internazionale dei Lavoratori del Trasporto) ha pubblicato una nuova dichiarazione allo scopo di evidenziare la propria posizione nel periodo antecedente la potenzialmente decisiva riunione DSC/18 dell'IMO iniziata il 16 settembre.

La nuova dichiarazione della ITF fa seguito a quella pubblicata il 4 settembre scorso dalle altre quattro organizzazioni non governative (ICS, WCS, BIMCO ed IAPH) che richiedono la pesatura obbligatoria dei contenitori prima della spedizione.

La ITF afferma di avere effettuato azioni di lobbying per quasi un decennio allo scopo di far introdurre nei porti un sistema internazionale obbligatorio di pesatura dei container, in luogo dell'assegnamento sull'autoregolamentazione da parte dei caricatori.



Nella proposta si dice che dovrebbe esserci una norma internazionale che richieda la pesatura obbligatoria dei contenitori carichi, una procedura finalizzata ad accertare la scorretta dichiarazione dei pesi dei container e

che il comandante della nave sia messo in grado di rifiutare il carico dei contenitori non dichiarati o dichiarati scorrettamente.

Gli emendamenti al SOLAS sono supportati dai governi degli Stati Uniti e della Danimarca ed altri paesi e rappresentanti del settore sono stati sollecitati a dimostrare il loro impegno nei confronti degli standard di sicurezza del lavoratore e del pubblico mediante il sostegno alle modifiche al SOLAS.

Paddy Crumlin, presidente della ITF e coordinatore della sua sezione portuali, ha dichiarato: "Si tratta di una questione importante per i lavoratori del trasporto di tutto il mondo.

Noi stimiamo che i contenitori di cui sia stato dichiarato un peso, ma che in realtà sono notevolmente più leggeri o più pesanti, possano essere nell'ordine del 20% dei carichi.

Ciò presenta un serio rischio per la salute e la sicurezza personale dei portuali che caricano e scaricano nei porti, dei marittimi a bordo delle navi mercantili e dei camionisti che trasportano i container sulle strade.

Peraltro, non si tratta di un argomento che interessa solo i lavoratori.

Quando un camion si piega in due perché non è in grado di sopportare il peso di un container, se una nave mercantile si spezza in due perché è stata sovraccaricata, quando le attrezzature e le infrastrutture portuali si consumano prematuramente a causa dei contenitori in sovrappeso, allora esiste una seria questione per il pubblico, per l'ambiente e per la compagnia di navigazione.

È tempo che tale questione ottenga le risposte che merita e noi vogliamo che i governi e gli operatori del settore stiano dietro agli emendamenti al SOLAS in modo che possa essere fornita – mediante l'IMO – una risposta appropriata al problema".

(da: worldcargonews.com, 16.09.2013)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ROTTERDAM SI TUFFA SULLO SMART GRID

Il Porto di Rotterdam è uno dei pochi scali che stanno studiando l'idea "Smart Grid" e sta lavorando con la GE al fine di sviluppare soluzioni su misura.

"Rotterdam è certamente uno di quei conglomerati globali del settore che si ritrovano in uno spazio molto ristretto e, a causa del petrolchimico e di altre attività presenti in loco, con una domanda energetica incredibilmente elevata.

Questa è una delle linee-guida che stanno dietro al progetto" afferma Stephen Burdis della GE.

I principali operatori del settore in genere dispongono di propri generatori di riserva – per quanto essi siano più basati sul diesel che su alternative "verdi" – e Rotterdam sta cercando di integrare nel proprio sistema fonti energetiche maggiormente strutturate sul vento, sul sole e su fonti a basse emissioni di anidride carbonica, sostiene Burdis.



Tuttavia, un elemento fondamentale è quello della realizzazione di un maggiore controllo locale ed una maggiore comprensione delle esigenze energetiche.

"Ciò significa guardare alla quota di elettricità complessiva di tutti gli operatori del settore in tutto il porto, piuttosto che a quella di ciascun operatore individualmente.

Facendo così, essi potrebbero raggruppare le risorse energetiche a loro disposizione e forse addirittura finire per effettuare operazioni con una "micro-griglia" con ciascuna comunità di clienti del settore.

Rotterdam ha lanciato la sua Iniziativa per il Clima di Rotterdam con l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica del 50% entro il 2025; la GE

supporta l'iniziativa ed è impegnata in uno studio di fattibilità di un VPP (Impianto Energetico Virtuale) per il distretto portuale.

“Un VPP integra i sistemi di produzione energetica controllabili ed incontrollabili con utenti flessibili; viene gestito come se fosse un unico impianto energetico e può altresì offrire possibilità di immagazzinaggio di energia” si legge in un rapporto sul progetto.

“Un VPP perciò contribuisce ad adattare le fonti sostenibili alla produzione instabile e meno prevedibile, come quella inerente all'energia eolica e solare, nella griglia dell'elettricità, garantendo nel contempo una produzione di energia elettrica stabile ed affidabile.

Esso utilizza attrezzature intelligenti di misurazione e monitoraggio ed è in grado di adattarsi in modo flessibile a tassi di elettricità variabili”.

Il rapporto aggiunge che molti grandi impianti industriali producono in proprio l'elettricità ed il calore, oltre a consumare energia dalla griglia.

Combinando la fornitura locale di energia e la domanda di molteplici imprese in un VPP, e gestendole come se fossero un'impresa unica, possono ridurre in modo notevole i costi dell'elettricità e nel raggruppamento potrebbero essere integrate l'energia rinnovabile e la cogenerazione flessibile.

(da: portstrategy.com, 17.09.2013)

STUDI E RICERCHE

VETTORI MARITTIMI COSTRETTI A CANCELLARE PARTENZE A CAUSA DELLE BASSE TARIFFE RELATIVE ALL'ALTA STAGIONE

Nello scorso giugno, la rivista *The Loadstar* aveva pubblicato una storia inerente ad uno spedizioniere europeo che riteneva che l'incremento tariffario generale del 1° luglio – in genere fissato in 1.000 dollari USA per TEU – fosse "l'ultima occasione" per i vettori di costringere le tariffe ad aumentare.

Al che, uno spiritoso su Twitter aveva replicato: "No, non lo è: ci sono pure i prossimi incrementi tariffari generali di agosto, settembre, ottobre, novembre e dicembre!".

Bene, se c'è un fondo di verità in una frase detta per scherzo, la sola divergenza dalla realtà mostrata da questo commento è stato il relativo successo – ovvero il loro fiasco – di quei successivi incrementi.

La relativa forza dell'alta stagione di quest'estate – dopo la depressione sperimentata dai traffici nel corso degli ultimi due anni, lo scenario dei volumi che quest'anno si stanno incrementando ha rappresentato una specie di picco – sembra stia scemando, e contestualmente le tariffe stanno diminuendo.

La tratta Shanghai-Nord Europa dello Shanghai Containerised Freight Index ha chiuso la settimana scorsa a 966 dollari USA per TEU, in ribasso di 107 dollari USA rispetto alla settimana precedente, il che indica che l'era dei bruschi cali delle tariffe di nolo è ben lungi dall'essere finita.

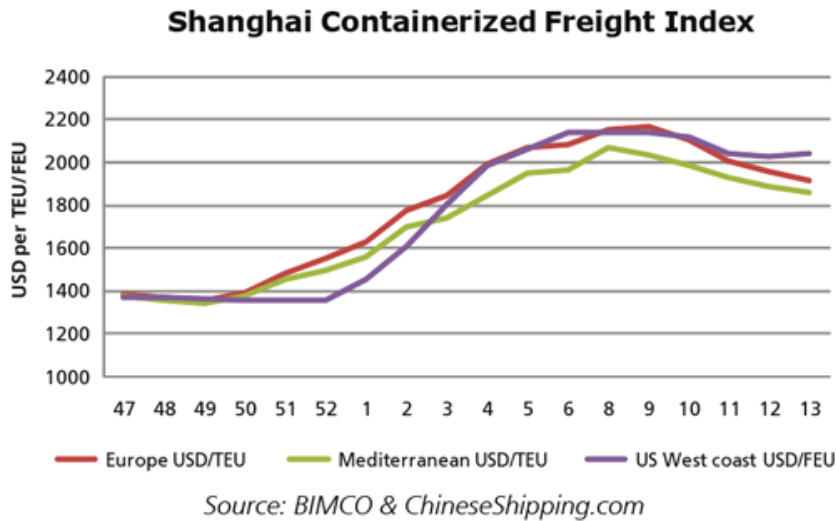
Nel contempo, la tratta Shanghai-Rotterdam del World Container Index attualmente è attestata a 2.303 dollari USA per 40 piedi, con un calo dell'8% circa sulla settimana precedente, ben al di sotto del picco di 2.881 dollari USA per 40 piedi fatto registrare ad agosto.

"Lo slancio delle tariffe si è esaurito una volta arrivati alla fine dell'alta stagione" ha dichiarato Martin Dixon, direttore analisi comparative tariffe di nolo della Drewry, aggiungendo che le prospettive per ulteriori incrementi sono incerte, dal momento che non ci si aspetta che la crescita dei volumi visti a luglio ed agosto venga replicata negli ultimi mesi dell'anno.

Lo slancio di cui Dixon parlava a maggio, forse, riceve un lieve impulso dalle vacanze della Settimana d'Oro cinese all'inizio di ottobre.

La Hapag-Lloyd per prima ha annunciato un incremento tariffario generale di 500 dollari USA per TEU dal 23 settembre.

“Ciò potrebbe far salire un po’ le tariffe ma l’effetto sarà a breve termine e subito dopo ci si troverà nella Settimana d’Oro” ha detto Dixon.



Sia l’alleanza G6 che la Maersk hanno annunciato una serie di partenze a vuoto tenuto conto della notevolissima riduzione dei volumi nel corso della Settimana d’Oro, iniziativa, questa, che potrebbe – com’è successo prima di quest’anno – consentire ai vettori di prevenire l’ulteriore

calo del livello delle tariffe.

Entrambe hanno anche cancellato una serie di partenze nella settimana successiva al periodo delle vacanze.

Peraltro, gestire accuratamente le capacità al fine di mantenere alte le tariffe si rivelerà difficile, come ha dimostrato l’insuccesso dell’incremento tariffario generale del 1° settembre, quando la tariffa relativa alla tratta Shanghai-Rotterdam del WCI era aumentata di appena 18 dollari USA.

Eppure, i vettori – a detta di Dixon – possono contare su qualcosa di più rispetto alle loro mere cifre di fine anno.

“È importante per i vettori, perché per loro sta arrivando il momento delle trattative inerenti ai contratti annuali per i traffici Asia-Europa, che vanno da gennaio a dicembre.

Il mercato a pronti ad ottobre, novembre e primi di dicembre ha un grande influenza sulle tariffe approntate per quei contratti”.

(da: *theloadstar.co.uk*, 17.09.2013)

IN CALENDARIO

- [TOC Container Supply Chain: Americas](#)
Miami, U.S.A.
1st Oct 2013 - 3rd Oct 2013
- [Intermodal Europe 2013](#)
Hamburg Messe
Tuesday 8 - Thursday 10 October 2013
- [Air Cargo & Logistics Asia 2013](#)
Singapore at the Marina Bay Sands Expo & Convention Centre on October 16-18, 2013
16th Oct 2013 - 18th Oct 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
- [The 8th annual Cold Chain Distribution conference](#)
London
3rd Dec 2013 - 4th Dec 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.