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 XXXII
Numero del 15 Maggio 2014

PORTI

AUMENTANO LE IMPORTAZIONI NEI PORTI STATUNITENSI ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

L'ECCESSO DI CAPACITÀ PORTA 17 NUOVI COLLEGAMENTI ASIA-EUROPA DA QUI AL 2017.. " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

CALANO I PROFITI DELLA SBB MALGRADO TRAFFICI PASSEGGERI RECORD ..... " 7

TRASPORTO INTERMODALE

PIÙ CARICATORI E SPEDIZIONIERI BRITANNICI SCEGLIERANNO
IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO? ..... " 11

INDUSTRIA

ECCEZIONALI VOLUMI DI VENDITE PER LE DEMOLIZIONI NAVALI
MALGRADO LE INCERTEZZE ..... " 13

LOGISTICA

CRESCITA DEL 20% NEL 2013 PER LA DIVISIONE CARICHI PESANTI DELLA PANALPINA ..... " 16

LEGISLAZIONE

LA NUOVA NORMATIVA SUI PESI DEI CONTAINER SARÀ DECISIVA PER L'INTERA
FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE ..... " 18

STUDI E RICERCHE

NUOVA ANALISI DELLA DREWRY SUI PORTI IRACHENI ED IRANIANI ..... " 21

REEFER

"SIGNIFICATIVO" SPOSTAMENTO MODALE NEL TRASPORTO DI DEPERIBILI ..... " 24

CONFERENZE E CONVEGNI

LE OPERAZIONI PORTO-CENTRICHE CONTINUANO A CRESCERE NEL REGNO UNITO ..... Pag. 26

IN CALENDARIO ..... " 29

15 Maggio 2014

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

PORTI

AUMENTANO LE IMPORTAZIONI NEI PORTI STATUNITENSI

Secondo l'ultimo rapporto di *Global Port Tracker*, in seguito all'inizio delle trattative per i nuovi contratti dei lavoratori portuali della Costa Occidentale degli Stati Uniti, ci si aspetta che i volumi d'importazione presso i principali porti containerizzati per la grande distribuzione del paese aumentino del 3,5% a maggio.

I rappresentanti della Pacific Maritime Association e della International Longshore and Warehouse Union si accingono a dare il via la settimana prossima alle trattative inerenti il nuovo contratto che andrà a sostituire l'attuale accordo che scade il 30 giugno prossimo.

Peraltro, la NRF (National Retail Federation) che ha pubblicato il rapporto assieme alla Hackett Associates, sta sollecitando entrambe le parti ad evitare qualsiasi interruzione che possa avere conseguenze sui flussi dei carichi.

"Ci aspettiamo che un bel po' di carichi passino attraverso i porti quest'estate.

Noi speriamo che non ci sia nessun problema, ma prima i lavoratori ed i datori riusciranno a mettersi d'accordo circa il nuovo contratto, meglio sarà per tutti quelli che fanno affidamento sui porti della Costa Occidentale" afferma Jonathan Gold, vice presidente per la filiera distributiva e le politiche doganali della NRF.

I porti della Costa Occidentale movimentano ogni anno più dei due terzi dei carichi containerizzati della grande distribuzione statunitense, compresa la gran mole di carichi asiatici.

L'ultimo grande blocco in quella regione si è verificato nel 2002, comportando la chiusura dei porti per 10 giorni e creando un arretrato di settimane da sdoganare.

I porti statunitensi seguiti dal *Global Port Tracker* hanno dovuto impegnarsi molto nei primi mesi dell'anno, movimentando 1,3 milioni di TEU a marzo per una stima pari a 1,38 milioni di TEU.

Si prevede che maggio si attesterà a 1,44 milioni di TEU in aumento del 3,5% rispetto allo scorso anno, giugno a 1,43 milioni di TEU in aumento del 5,6%, luglio a 1,49 milioni di TEU in aumento del 3%, agosto a 1,5 milioni di TEU in aumento dello 0,8% e settembre a 1,44 milioni di TEU in aumento dello 0,1%.

"La maggior parte dei fondamenti economici sono indirizzati verso una continua e sostenuta ripresa della domanda dei consumatori ed importanti volumi.

Questo si sta rivelando il più lungo periodo di crescita da un po' di tempo a questa parte" aggiunge Ben Hackett, fondatore della Hackett Associates.

(da: portstrategy.com, 8 Maggio 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

L'ECCESSO DI CAPACITÀ PORTA 17 NUOVI COLLEGAMENTI ASIA-EUROPA DA QUI AL 2017

Secondo la Braemar Seascope, dal momento che da qui al 2017 dovrebbero essere consegnate 120 unità di nuova costruzione da 10.000 TEU ed oltre (14.000 TEU in media), c'è un ampio eccesso di capacità per poter lanciare una dozzina di collegamenti Asia-Europa in più.

L'ultimo rapporto della ditta di brokeraggio marittimo sottolinea "la natura essenziale delle nuove mega-alleanze attualmente in programmazione per gli anni a venire".

L'attuale enfasi posta sul consolidamento "si rafforzerà ed incrementerà" poiché il settore si trova ad affrontare la sfida apportata dall'eccesso di consolidamento che sta picchiando duro sul mercato dei container, si legge nel rapporto.

"In assenza di tale consolidamento la rapida deflazione delle tariffe di nolo probabilmente continuerebbe senza tregua.

Senza dubbio, ciò sarebbe di aiuto per la razionalizzazione dell'impiego delle navi di linea, ma, come spesso accade, avrebbe altresì il potenziale per essere una spada a doppio taglio" afferma prudentemente il broker, come riferisce *Lloyds' List*.

Pur non tenendo conto degli effetti della lenta navigazione e degli accantonamenti di navi, "l'eccesso di capacità attualmente nella regione è dell'ordine del 30%, un livello insostenibile che resterà tale per i prossimi tre anni".

"Gli operatori di linea non hanno altra alternativa se non quella di rallentare i circuiti mediante l'assorbimento dell'inarrestabile nastro trasportatore delle post-panamax di nuova costruzione che arrivano in acqua".

A rendere le cose peggiori c'è il fatto che la possibilità di dilazioni in relazione alla consegna di nuove costruzioni diventerà più difficile da contrattare, dal momento che, secondo il rapporto, le disponibilità dei cantieri navali si diraderanno notevolmente verso la fine del 2016.

Nel corso del primo trimestre, si stima che siano state consegnate 40 navi con una capacità combinata di 350.000 TEU, mentre una nuova capacità di 1,7 milioni di TEU dovrebbe essere consegnata nell'annata in corso.

"La crescita netta della flotta per il 2014 è stata stimata nell'ordine del 6,7%.

Nel 2015, siamo più o meno nelle stesse condizioni per quanto riguarda la crescita della flotta di portacontainer, con un'espansione netta della flotta pari al 7,2%".

La demolizione delle portacontainer adesso svolge un ruolo decisivo nella gestione dell'offerta, sottolinea il broker, e ci si aspetta che nel 2014 vengano demoliti 500.000 TEU di capacità cellulare, i quali rappresentano il tre per cento della flotta mercantile all'inizio del 2014.

Guardando avanti, afferma poi: "Mediante una gestione delle navi razionale dal punto di vista dei costi e la limitazione strategica delle ordinazioni di portacontainer, il settore containerizzato dovrebbe finalmente essere in grado di avviarsi ad un futuro più positivo".

(da: seanews.co.tr, 4 Maggio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

CALANO I PROFITI DELLA SBB MALGRADO TRAFFICI PASSEGGERI RECORD

Malgrado le cifre da record fatte registrare dai traffici passeggeri ed il fatto che la SBB Cargo abbia conseguito i suoi primi profitti da 40 anni a questa parte, il 2013 è stata un'annata difficile per la SBB (Ferrovie Federali Svizzere).

I profitti complessivi sono scesi di quasi il 44% sino a 238 milioni di franchi svizzeri, mentre le spese operative sono aumentate del 4,3%.

Oltre a ciò, si sono verificati una serie di incidenti e costi aggiuntivi per la manutenzione dei binari, seguiti quest'anno dalla notizia che la sua grossa ordinazione di convogli a due piani per le lunghe distanze alla Bombardier avrebbe subito un ritardo di due anni fino al 2016.

La situazione finanziaria della SBB è meno che soddisfacente su tre fronti.

I proventi straordinari ingenerati dagli incrementi tariffari a dicembre del 2012 sono stati insufficienti a coprire i costi dei prezzi più elevati delle tracce ferroviarie e di quelli derivanti dalla fornitura di un numero maggiore di servizi, il che ha comportato un drastico calo dei profitti della divisione passeggeri sino a 96 milioni di franchi svizzeri, poco più di un terzo delle cifre conseguite nel 2012.

Inoltre, i costi di manutenzione dei binari hanno sforato il budget di 128,6 milioni di franchi svizzeri.

Ciò è stato in parte dovuto ad anni di sottostima dell'aumento dell'usura derivante da una maggiore utilizzazione della rete, anche se il ritmo di

valutazione del flusso dei traffici è stato maggiore in seguito all'acquisizione di un nuovo strumento di diagnostica.

Ma, soprattutto, il debito della SBB è aumentato stabilmente e ha adesso raggiunto i 7,5 miliardi di franchi svizzeri.

In un momento in cui le sovvenzioni del settore pubblico ai servizi ferroviari regionali e merci stanno diminuendo, l'attuale livello dei profitti non basta a coprire questi costi straordinari.

La buona notizia è che il programma svizzero Fabi (Finanziare il Miglioramento delle Infrastrutture Ferroviarie) è stato approvato da una convincente maggioranza del 62% in occasione del referendum nazionale di febbraio.

Il programma comprende un fondo illimitato per le infrastrutture ferroviarie (BIF), un piano strategico per lo sviluppo denominato Step ed una proposta per finanziare la prima fase fino al 2025 con progetti per complessivi 6,4 miliardi di franchi svizzeri.

Il Fabi è un'importante pietra miliare, come sottolinea Andreas Meyer, amministratore delegato della SBB: "Non possiamo spendere per la manutenzione dell'infrastruttura più di quello che riceviamo dal governo.

Ma probabilmente bisognerà arrivare fino al 2016 prima che esso cominci ad avere effetto".

Gli incidenti dell'anno scorso, compreso uno scontro fra treni regionali in cui ha perso la vita un macchinista, hanno spinto la SBB ad accelerare l'implementazione di un progetto già in corso per l'installazione di un sistema di monitoraggio della velocità a 1.700 segnali.

"Non possono esserci compromessi sulla sicurezza" afferma Meyer.

La SBB sta ora esaminando la possibilità di portare avanti la programmata introduzione del monitoraggio continuo della velocità in conformità al livello 2 dell'ETCS.

"Il piano originario prevedeva l'introduzione dell'ETCS per il 2065, ma, a causa di vari incidenti, è divenuto chiaro che esso dovesse essere accelerato" dichiara Meyer.

"L'intento è quello di averlo pronto in un momento compreso fra il 2030 ed il 2040, ma dipende dalla capacità e dai finanziamenti del governo".

Il contratto da 1,86 miliardi di franchi svizzeri con la Bombardier per 59 convogli a due piani Twindexx è la più grande ordinazione mai effettuata dalla SBB e fa parte di un ambizioso programma di investimento da 1 miliardo di franchi svizzeri in materiale rotabile per diversi anni.

Una delle caratteristiche dei treni in questione consiste nella nuova tecnologia inclinabile.

Anche se il sistema Wako specialmente sviluppato dalla Bombardier fornirà una compensazione di appena 2°, esso sarà il primo treno al mondo inclinabile a due piani, e, anche se la tecnologia in questione si sta dimostrando più problematica di quanto non ci si aspettasse, non è questa l'unica causa del ritardo.

"Parte del ritardo è stato dovuto alla nuova normativa svizzera in ordine alle esigenze dei passeggeri disabili" dice Meyer.

Essa richiede accessi al convoglio a livello del pavimento ed accoglienza per i passeggeri su sedia a rotelle che necessitano di modifiche alla progettazione.

"Abbiamo anche condotto un sacco di collaudi di funzionalità in relazione a manutenzione, pulizia e così via, che hanno richiesto tempo.

Ma gran parte del ritardo è stato dovuto a problemi tecnici della Bombardier".

La Bombardier ha ammesso di avere avuto problemi con la progettazione e ha concordato con la SBB che dei primi treni solo uno sarà equipaggiato con il Wako, che a detta di Meyer potrà essere installato successivamente sugli altri treni una volta che si sarà dimostrato soddisfacente.

"Abbiamo bisogno di questi treni" afferma Meyer.

"La Bombardier sta facendo del suo meglio per adeguarsi al nostro obiettivo comune, ma noi non possiamo discostarci dal prezzo concordato".

C'è stato inoltre un ritardo nelle ordinazioni dei treni destinati ad operazioni attraverso il tunnel di base del Gottardo che dovrebbe aprire nel 2016, ed il vincitore della gara di appalto per 29 treni multisistema ad alta velocità sarà annunciato solo nel corrente mese di maggio.

"Forse avremmo dovuto ordinarli prima, ma c'è voluto tempo per stabilire di che cosa in realtà abbiamo bisogno" dichiara Meyer.

Una ragione del ritardo è consistita anche in questo caso nei nuovi provvedimenti relativi ai passeggeri disabili.

Il divario sarà colmato dalle nuove otto unità ETR 610 e da altre sette che saranno reintrodotte dopo l'acquisizione da Trenitalia.

"Ci saranno treni per il tunnel" asserisce Meyer.

(da: railjournal.com, 1° Maggio 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

PIÙ CARICATORI E SPEDIZIONIERI BRITANNICI SCEGLIERANNO IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO?

La DB Schenker Rail UK stima che il recente annuncio dell'iniziativa di Eurotunnel di ridurre notevolmente il costo delle spedizioni di merci via rotaia attraverso il Tunnel della Manica significherà una riduzione degli attuali oneri fissi di accesso al collegamento di circa il 20% per la maggior parte dei propri servizi di trasporto merci ferroviario fra il Regno Unito e l'Europa che viaggiano nel corso dei periodi non di punta.

La speranza è che, alla luce di questa competitività dei prezzi, un numero maggiore di caricatori e spedizionieri britannici, nonché delle loro controparti in continente, scelgano la spedizioni di merci per ferrovia quale opzione di trasporto.

"Questo gradito annuncio da parte di Eurotunnel, unitamente con l'ampliato ambito dell'ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions), incoraggerà lo sviluppo di nuovi servizi di trasporto ferroviari internazionali attraverso il Tunnel della Manica" ha dichiarato Geoff Spencer, amministratore delegato della DB Schenker Rail UK.

Gli oneri di accesso ridotti al Tunnel della Manica entreranno in vigore il mese prossimo e non ci saranno incrementi almeno fino al 2018.

Eurotunnel sta altresì ampliando il proprio programma ETICA, che assicura ai nuovi servizi ferroviari l'opportunità di trarre vantaggio da un pacchetto finanziario di "start-up" da 150.000 a 750.000 euro a seconda della frequenza.

Al programma stanno per essere aggiunte cinque nuove categorie di traffico, fra cui il trasporto di automobili nuove, alimentari e bevande trasportate in convogli a carico completo, nonché beni di consumo.

Eurotunnel ha inoltre assicurato che provvederà all'abolizione del sovrapprezzo stabilito dal gestore della rete ferroviaria francese, la RFF, per la sicurezza all'ingresso del Tunnel a Fréthun.

"Questi cambiamenti da parte dell'Eurotunnel sono una notizia positiva per il settore del trasporto merci ferroviario, i suoi clienti e l'ambiente.

La ferrovia è la forma di trasporto merci più eco-compatibile e l'incremento del trasporto merci ferroviario rappresenta un importante passo avanti nella riduzione dell'impronta di carbonio complessiva del trasporto di merci globale" ha aggiunto Spencer.

(da: lloydsloadinglist.com, 8 Maggio 2014)

INDUSTRIA

ECCEZIONALI VOLUMI DI VENDITE PER LE DEMOLIZIONI NAVALI MALGRADO LE INCERTEZZE

Sta diventando sempre più difficile prevedere le modalità con cui si comporteranno i mercati delle demolizioni navali.

In un momento in cui ci si sarebbe potuto aspettare che la cautela fosse la parola d'ordine, ci sono state acquisizioni dilaganti ad un ritmo che si può solo considerare insostenibile.

In India, l'incertezza in ordine all'esito delle elezioni generali, la stabile diminuzione dei prezzi delle lastre d'acciaio sino al punto dei 10-15 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto nel corso del mese di aprile e l'imminente inizio della stagione dei monsoni sono stati i fattori che avrebbero dovuto comportare effetti negativi sugli acquisti, ma non l'hanno fatto.

In Pakistan e Bangladesh, potrebbero esserci preoccupazioni dettate dalla possibilità di inserimento di politiche sfavorevoli nei bilanci nazionali, il cui annuncio è in programma per la prima settimana di giugno.

I riciclatori di navi erano impazienti di riempire i propri cantieri di navi prima della definizione del bilancio, in particolare dopo che il mercato si era animato in seguito alle notizie secondo cui un certo numero di superpetroliere erano state destinate alla demolizione.

Gli operatori pakistani hanno cercato di mettere le mani su questo segmento di attività, ma, dal momento che le loro controparti di Chittagong dalle tasche più profonde stavano all'erta col dito sul polso del mercato, i demolitori di Gadani si sono dovuti accontentare di un mucchio di petroliere aframax che sono riusciti a negoziare nelle ultime settimane.

"Tutto considerato – pre-bilancio, elezioni e monsoni – le acquisizioni sono aumentate sino a sovramoltiplicarsi, in particolare in India, dato che alcuni prezzi davvero speculativi e tendenti al rialzo hanno aggredito il mercato" ha fatto notare la GMS con sede a Dubai, ditta che acquista in contanti.

"Ci sono stati anche sussurri secondo cui per una o due superpetroliere l'affare è stato concluso su base "garanzia Singapore" per una cifra vicina ai 20 milioni di dollari USA, con bunker per il viaggio di andata, sebbene lo status di bonificato dai gas al momento resti poco chiaro, di modo che una consegna pakistana o bengalese è incerta".

Gli acquirenti al rialzo con liquidità disponibili offrivano un massimo di 480 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto per le petroliere pulite e 450 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto per le navi che portano carichi generali, restando ad almeno 5 dollari USA in più per tonnellata di dislocamento a vuoto rispetto alle corrispondenti offerte dal Bangladesh e di un minimo di 10 dollari USA in più rispetto al Pakistan in entrambi i segmenti.

La prima scelta delle vendite della prima settimana di maggio è stata quella *Mytilini* da 23.366 tonnellate di dislocamento a vuoto controllata dalla Danaos per la sorprendente cifra di 509 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto.

Si è trattato della quarta nave venduta ad Alang quest'anno dall'armatore con sede ad Amburgo.

La Pacific International Lines di Singapore si è disfatta della propria portacontainer da 6.811 tonnellate di dislocamento a vuoto *Kota Wirawan* per la cifra da capogiro di 513 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto.

Gli operatori del mercato avevano riscontrato che l'età decente, la proprietà e le dimensioni della nave avevano attirato molti acquirenti finali, tanto che erano state il motivo del prezzo così imponente.

La *Armia Krajowa*, rinfusiera panamax danese da 13.575 tonnellate di dislocamento a vuoto costruita in Polonia nel 1991 è stata venduta per l'impressionante cifra di 480 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto, con 280 tonnellate di bunker a bordo.

Armatori italiani hanno commissionato entrambe le loro navi gemelle ro-ro (da 13.696 tonnellate di dislocamento a vuoto) Jolly Verde e Jolly Rosso su base "garanzia Jebel Ali" per 500 dollari USA per tonnellata di dislocamento a vuoto in blocco, con pagamento extra per i bunker.

Malgrado queste vendite relative a demolizioni nell'ultima settimana di aprile, c'è una preoccupazione generale a livello locale a causa del fatto che il mercato

ha raggiunto il momento di punta in anticipo rispetto all'imminente stagione dei monsoni ed all'annuncio dell'esito delle elezioni.

Sembra assai improbabile che si possano sostenere gli attuali elevati livelli, dal momento che i prezzi in genere calano nel corso della stagione dei monsoni a causa delle maree sfavorevoli da spiaggiamento, unitamente alla stagionale migrazione di lavoratori dai cantieri alla volta delle proprie città di residenza.

(da: seanews.com.tr, 4 Maggio 2014)

LOGISTICA

CRESCITA DEL 20% NEL 2013 PER LA DIVISIONE CARICHI PESANTI DELLA PANALPINA

La divisione carichi pesanti del gigante svizzero delle spedizioni Panalpina ha fruito di una crescita del 20% l'anno scorso indotta dalle esigenze di esplorazioni di petrolio e gas in tutto il mondo, ma in particolare in Azerbaigian.

Anche se la società lavora a 40 progetti in tutto il mondo (Medio Oriente, Australia, America Latina e Stati Uniti), un recente centro di attenzione è costituito dal progetto petrolifero al largo della BP nella zona azera del Mar Caspio.

La Panprojects è uno dei settori della sua attività dalla crescita più rapida con 400 dipendenti ad esso dedicati, afferma la società, aggiungendo che ci si aspetta che i costi del trasporto e della logistica per un singolo progetto industriale oltrepassi il segno del miliardo di dollari USA nel prossimo futuro.

"I grandi progetti sono enormi cimenti trasportistici che richiedono esperta pianificazione, monitoraggio e capacità di adattamento: tre aree in cui la società sta sperimentando un crescente successo" afferma la Panalpina.

Dichiara al riguardo il responsabile della Panprojects Chris Rent: "L'importanza della consegna puntuale nel caso dei grandi progetti non sarà mai sostenuta abbastanza.

I ritardi nei progetti multimilionari significano costi eccessivi ed evitabili".

Molti grandi progetti con carichi pesanti sono situati in zone senza sbocco al mare ed isolate, che comportano aggiornamenti stradali e ferroviari al fine di trasportare i carichi, così come cambiamenti stagionali, climatici e persino politici".

La movimentazione di carichi insoliti e sovradimensionati richiede autorizzazioni e sdoganamenti in diverse fasi del viaggio.

"Abbiamo trascorso anni a sviluppare il personale e le procedure che migliorano l'efficienza" ha detto Kent.

"La nostra gente in tutto il mondo dispone delle competenze a livello locale e del supporto a livello globale per istituire nuove rotte e sviluppare sempre meglio le modalità di lavoro in ordine ad ogni progetto".

La Panprojects è stata costituita nel 2002 per far fronte direttamente alle esigenze logistiche dei progetti industriali più ambiziosi di tutto il mondo.

Il servizio realizza reti di trasporto su misura da capolinea a capolinea per ogni progetto.

Ultimamente, la Panalpina ha spedito componenti dell'unità superiore di una piattaforma petrolifera al largo nel Mar Caspio.

La piattaforma azera viene impiegata dall'area petrolifera Azeri-Chirag-Deepwater Gunashli gestita dalla BP.

Il progetto della piattaforma West Chirag è trattato dalla Panalpina ai sensi del suo accordo con la BP del 2013 finalizzato allo sviluppo di una filiera distributiva maggiomente efficiente e razionale dal punto di vista dei costi nel settore petrolifero e del gas per progetti su larga scala.

(da: seanews.co.tr, 1° Maggio 2014)

LEGISLAZIONE

LA NUOVA NORMATIVA SUI PESI DEI CONTAINER SARÀ DECISIVA PER L'INTERA FILIERA DELLA DISTRIBUZIONE

Un nuovo codice di condotta dell'ONU, il quale richiede che i pesi dei contenitori vengano verificati prima della spedizione, entrerà in vigore a luglio del 2016.

Anche se la questione suona noiosa e procedurale, in realtà non è nulla del genere.

La scorretta dichiarazione dei pesi dei container, o il loro carico insicuro, sono stati responsabili di molti gravi incidenti camionistici e sono stati implicati nell'affondamento della *MSC Napoli* nel 2007.

Parlando in occasione della mostra *Multimodal 2014* svoltasi a Birmingham, alcuni relatori hanno detto che migliori informazioni in ordine al contenuto dei box avrebbero scongiurato l'incendio a bordo della *MSC Flaminia* nel 2012, che ha causato la perdita di tre vite umane, così come in occasione dell'incendio sulla *Maersk Kampala*.

La nuova regolamentazione è pertinente e fondamentale per l'intera filiera distributiva, tanto che ha spinto i relatori a chiedersi come mai essi stessero rivolgendosi a così tanti posti vuoti in sala.

Peregrine Storrs-Fox, direttore gestione rischi del TT Club, ha dichiarato che i due terzi delle richieste di risarcimento per danni ai carichi potrebbero essere attribuite al cattivo imballaggio dei container o alla scorretta dichiarazione dei pesi.

"Ogni contenitore può comportare un enorme impatto su un mucchio di altri in una nave da 18.000 TEU.

Il potenziale per un incidente imponente c'è tutto" afferma Storrs-Fox.

Assieme ai grandi disastri che fanno titolo sui media di tutto il mondo, Storrs-Fox ha menzionato le molte "seccature di basso livello" come gli incidenti camionistici causati da carichi instabili o i deragliamenti ferroviari indotti da carichi sovrappeso che cadono da dietro i container.

Il capitano Richard Brough, direttore tecnico-amministrativo dell'ICHCA (International Cargo Handling Coordination Association), stima che sino al 20% dei contenitori siano mal dichiarati.

È stato scoperto che una nave da 8.000 TEU in partenza da Rotterdam presentava 6.000 tonnellate in più rispetto al peso dichiarato, inducendo, a suo dire, enormi sollecitazioni sul suo sistema di fissaggio dei carichi.

Queste discrepanze potrebbero spiegarsi con il fatto che 600 box finiscono in mare ogni anno secondo le statistiche ufficiali, sebbene l'ICHCA dichiari che le cifre reali siano più vicine ai 10.000 box.

Bill Brassington della ETS Consulting, che ha analizzato il peso e la stabilità di 125.000 contenitori in preparazione della bozza del codice ONU, ha affermato che sembrava che il 5% fossero pericolosamente eccentrici e che i pesi fossero in eccesso sino a 80 tonnellate.

Brassington ha aggiunto che nel settore la capacità di imballaggio in modo sicuro è in diminuzione, dal momento che la gente cerca di mettere più roba in uno spazio minore.

La mancanza di informazioni affidabili fornite a gruisti e stivatori è stato un "grosso problema", considerato che il trasporto marittimo di contenitori esiste da quasi 60 anni, ha detto il capitano Brough.

Ai sensi della nuova normativa, i box dovranno essere pesati e verificati prima di essere caricati.

Ma, si è chiesto Brough, in quale punto della filiera trasportistica? Quando il container arriva alla gru è già troppo tardi.

Il caricatore potrebbe essere convocato in porto per risolvere il problema se il box dovesse essere troppo pesante, e ciò significherebbe che la legge è già stata violata nel corso del viaggio stradale o ferroviario.

Sharon James, segretario della sezione portuali della ITF (International Transport Workers' Federation) afferma che i contenitori instabili movimentati su strada sono una questione di sicurezza pubblica e non solo una minaccia per gli autisti.

"Chi lo riporta indietro se un porto dice che è illegale?" ha chiesto.

Andrew McNab, direttore marketing del maggiore operatore privato di autotrasporto container del Regno Unito, la Maritime Transport, ha prodotto esempi scioccanti di camion ribaltati su strade tortuose od in rotatorie – in un caso, pochi minuti dopo avere lasciato il varco portuale – perché un carico più pesante era stato piazzato sopra ad un altro più leggero, ovvero perché il carico era stato distribuito irregolarmente.

"L'onere grava ancora sull'autista mentre dovrebbe essere sull'imballatore" ha detto McNab.

"Ci occorre che tutti quanti nella filiera della distribuzione siano consapevoli delle direttive e le accettino completamente.

Abbiamo bisogno di ulteriore e migliore addestramento per tutti coloro che sono impegnati nel settore, compresi caricatori, imballatori e magazzinieri".

Chris Welsh, direttore della politica globale ed europea della FTA (Freight Transport Association), che ha coordinato i seminari del *Multimodal 2014* del 30 aprile, ha affermato che il governo del Regno Unito è favorevole alla pre-verifica, utilizzando il metodo del peso calcolato piuttosto che quello del peso fisico del container.

"Alcuni ritengono che si tratti di una scappatoia, ma ci sarà un campionamento, specialmente per i caricatori che non sono conosciuti o fidati" dichiara Welsh.

Storrs-Fox afferma che la tecnologia potrebbe venire in soccorso al settore.

La pesatura mediante sensori sui congegni di aggancio potrebbe consentire a coloro che movimentano contenitori di "ottenere una maggiore conoscenza non solo del peso, ma anche di ciò che sta per andare dentro al contenitore" ha detto.

(da: theloadstar.co.uk, 2 Maggio 2014)

STUDI E RICERCHE

NUOVA ANALISI DELLA DREWRY SUI PORTI IRACHENI ED IRANIANI

Come si legge nella pubblicazione "*Container Insight Weekly*" della Drewry Maritime Research, l'annuncio da parte della ICTSI ai primi del mese di maggio di essere in procinto di investire più di 130 milioni di dollari USA in base ad un accordo a lungo termine con l'Autorità Portuale dell'Iraq per effettuare operazioni e migliorare la capacità di movimentazione di contenitori ad Umm Qasr illustra le opportunità che ciò presenta ai vettori marittimi.

L'investimento da parte dei più importanti operatori terminalistici di Umm Qasr mostra la crescente fiducia nel potenziale di crescita dei container in Iraq, mentre le sanzioni continuano ad affliggere il vicino Iran.

L'unico porto containerizzato iracheno ha già assistito ad un balzo verso l'alto dei volumi di oltre il 65% nel 2013, sino a 570.000 TEU.

Pur concedendo che si parta da una base relativamente bassa, ciò resta una crescita impressionante e suggerisce come la base di carichi del paese si stia espandendo dai carichi militari e dai materiali edilizi ai beni di consumo ed agli articoli manufatti.

La crescita registrata in Iraq è in marcato contrasto con quella dell'Iran, dove le sanzioni hanno colpito duramente i volumi nel 2012 e 2013.

I traffici containerizzati stimati nel 2013 per il paese sono in diminuzione del 30% rispetto al momento di punta del 2011, il che equivale ad un calo di quasi un milione di TEU.

Secondo la Drewry Maritime Research, la recente tendenza dei volumi portuali per i due paesi è leggermente diversa rispetto alle tendenze generali dei traffici per quanto attiene le derrate containerizzate secondo le misurazioni delle Autorità Doganali.

Questi dati suggeriscono una ripresa dei traffici iraniani nel 2013, mentre la crescita dell'Iraq nel 2013 non è così pronunciata così come i dati sui risultati portuali suggeriscono.

Tuttavia, occorrerebbe notare che i dati inerenti a questi traffici comprendono i flussi di origine sia terrestre che marittima e che essi sono significativi – non ultimi quelli fra gli stessi Iran e Iraq – ed inoltre che i dati coprono tutti i carichi che sono considerati containerizzabili, ma questo non significa necessariamente che essi sono containerizzati.

Degna di nota è altresì la completa assenza di carichi di esportazione dall'Iraq.

La rapida crescita dei volumi ad Umm Qasr unitamente ai miglioramenti apportati alle sue infrastrutture terminalistiche possono, col tempo, indurre i vettori a considerare l'effettuazione di scali diretti in Iraq.

Tuttavia, il canale di accesso al porto è lungo (oltre 100 km) e richiede un dragaggio regolare; inoltre, attualmente la navigazione notturna non è consentita.

Gli agenti quotano un pescaggio massimo per l'arrivo delle navi di 11 metri basato su una finestra di marea (acqua alta).

Inoltre, benché alcuni servizi diretti effettuino scali lontani nel Golfo come in Bahrein e a Damman (a circa 300 miglia nautiche da Jebel Ali), UMM Qasr è ancora più lontana di ulteriori 300 miglia nautiche.

Sia l'Iran che l'Iraq hanno una popolazione numerosa (78 e 30 milioni rispettivamente) con il potenziale per ingenerare traffici containerizzati notevolmente più numerosi una volta che le condizioni politico-economiche lo consentiranno.

Anche se i volumi dell'Iraq restano molto più piccoli di quelli dell'Iran, l'Iraq dispone di un maggiore spazio di crescita con i suoi TEU pro capite ancora notevolmente inferiori malgrado la recente crescita dei volumi.

La Drewry sottolinea peraltro che Umm Qasr non avrà questo mercato in rapida crescita tutto per sé, dato che anche altri porti e progetti guardano a tali opportunità.

Ad esempio, il vicino Kuwait sta sviluppando un nuovo e grandissimo progetto portuale su terreni edificabili da 1,2 miliardi di dollari USA, denominato MAK (Mubarak Al Kabeer) nell'isola di Boubyan che chiaramente ha quale mercato di riferimento i carichi di transito da e per l'Iraq.

I lavori di bonifica del terreno sono stati completati e si dice che la costruzione delle infrastrutture sia in corso, sebbene il progetto abbia subito dei ritardi.

In origine, l'intenzione era quella di sviluppare 60 ormeggi, ma poi essi sono stati ridotti a 24 in seguito ad un'aspra disputa con il governo dell'Iraq in ordine allo sviluppo del porto.

La Fase 1 dello sviluppo prevede 1.200 metri di banchina per la movimentazione di contenitori e ci si aspetta che essa sia operativa entro il 2017.

Anche l'Iraq ha un progetto simile ma persino più ambizioso, il porto di Al-Faw da 6,1 miliardi di dollari USA, situato nelle acque di fronte a Boubyan.

Tuttavia, benché la prima pietra sia stata posata nel 2012, il progetto è entrato in una fase di stallo a causa di dispute politiche.

Volgendo lo sguardo altrove, il potenziale di servizio all'Iraq via terra dal Mediterraneo resta notevole.

Ad esempio, anche se Umm Qasr è il porto più vicino a Baghdad, Iskenderun nella Turchia orientale è più vicina a Mosul nell'Iraq settentrionale.

Detto ciò, la tratta terrestre presenta numerose problematiche di tipo logistico e relative alla sicurezza.

Ciononostante, l'interesse esiste e questa è una delle ragioni per cui l'operatore terminalistico TIL (Terminal Investment Limited) affiliato alla MSC ha rilevato una quota nell'Assanport, un emergente terminal ad acque profonde nei pressi di Iskenderun.

L'opinione della Drewry

Anche se i traffici containerizzati dell'Iraq presto diventeranno un'altra importante calamita in grado di attirare servizi diretti di vettori marittimi nel Golfo Persico, gli scali delle navi a lungo raggio a Umm Qasr restano fuori dallo schermo radar a causa della sua localizzazione lontana e delle difficoltà presentate dal canale di accesso.

(da: marinelink/drewry.co.uk, 7 Maggio 2014)

REEFER

"SIGNIFICATIVO" SPOSTAMENTO MODALE NEL TRASPORTO DI DEPERIBILI

Un nuovo studio elaborato dalla ditta di consulenze marittime Seabury ha trovato che le derrate deperibili hanno assistito ad un pronunciato spostamento modale dal trasporto merci aereo al trasporto marittimo nel corso dell'ultimo decennio.

Secondo lo studio, nuove tecnologie inerenti ai container hanno contribuito alla realizzazione di questa tendenza e potrebbero comportare ulteriori spostamenti in questo senso.

"Un decennio fa, era altrettanto probabile che i pomodori venissero trasportati per via aerea così come in un contenitore refrigerato.

Oggi i pomodori vengono trasportati nella quasi totalità in contenitori.

Lo stesso sembra vero per numerose altre derrate deperibili" afferma Derek Brand, consulente marittimo della Seabury, autore del rapporto.

Circa 100.000 TEU all'anno vengono ora trasportati da vettori marittimi anziché aerei.

Lo spostamento – si legge nello studio - è particolarmente pronunciato per certe derrate deperibili, come i pomodori, i peperoncini, il pesce fresco, la lattuga e gli ananas, ma anche per altri tipi di carico.

"I volumi che sono stati dirottati verso il trasporto marittimo sono notevoli in riferimento al settore del trasporto merci aereo" afferma Brand.

Se non ci fossero stati spostamenti modali dall'anno 2000, 5,4 milioni di tonnellate di carichi sarebbero ancora trasportati annualmente per via aerea

anziché via mare ed il trasporto merci aereo sarebbe cresciuto ad un tasso medio annuo del 4,5%.

Invece, esso è cresciuto al 2,6%.

La Seabury ha condotto lo studio sul dirottamento modale in collaborazione con la IATA (International Air Transport Association) e ha intervistato un certo numero di caricatori e spedizionieri di merci in ordine al loro punto di vista sulle future linee di tendenza.

A lungo andare, si legge nello studio, i caricatori così come gli spedizionieri si aspettano che si verifichi la continuazione del dirottamento modale dall'aria al mare, ma in modo difforme per derrate diverse.

Ci si aspetta che le automobili ed i prodotti dell'elettronica siano maggiormente soggetti alla continuazione del dirottamento modale, mentre si ritiene che i prodotti farmaceutici e quelli deperibili abbiano già completato tale spostamento.

Tuttavia, si afferma nello studio, la nuova tecnologia sotto forma di contenitori ad atmosfera controllata ha il potenziale di incrinare l'equilibrio fra carichi marittimi ed aerei.

La Seabury sottolinea come il sistema Star Cool CA della MCI (Maersk Container Industry), essendo in grado di rallentare il processo di maturazione, abbia il potenziale di aprire al trasporto marittimo quale alternativa fattibile al trasporto merci aereo in qualcuna delle rotte commerciali più lunghe.

Da parte sua, la MCI considera ciò uno sviluppo positivo.

"Con l'apertura di nuovi mercati i nostri clienti possono migliorare le proprie attività.

Per non parlare, poi, del risparmio per un fattore pari quasi a 50 rispetto alle emissioni di anidride carbonica quando si confrontano il trasporto aereo e quello marittimo" dichiara Anders Gamborg della divisione vendite e marketing della MCI.

"Siamo sul mercato con il CA da cinque anni ormai.

Esso è affidabile e conveniente e prevediamo che farà ulteriori incursioni nell'ambito del mercato" ha aggiunto Gamborg.

Un riassunto del rapporto della Seabury si può trovare sul sito:

http://ipaper.ipapercms.dk/MCI/Various/SeaburyModeshiftinperishables

(da: worldcargonews.com, 8 Maggio 2014)

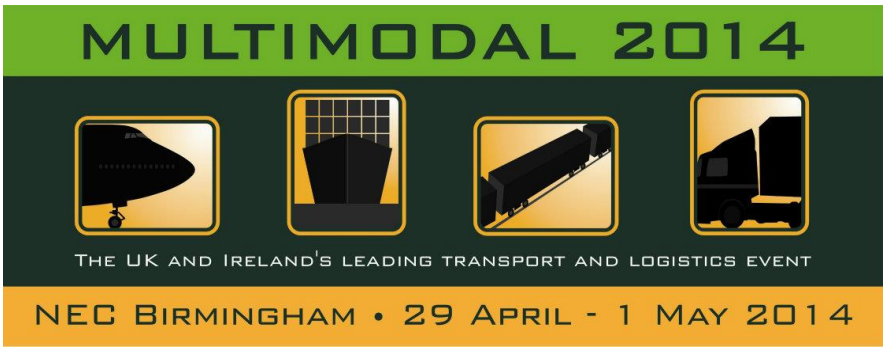
CONFERENZE E CONVEGNI

LE OPERAZIONI PORTO-CENTRICHE CONTINUANO A CRESCERE NEL REGNO UNITO

I partecipanti alla manifestazione *Multimodal 2014*, svoltasi il 30 aprile scorso, hanno sentito dire che la continua crescita della concezione porto-centrica nel Regno Unito sta a significare che le linee di navigazione non sono più legate alle tradizionali operazioni correlate ad un solo porto.

I vettori marittimi che desiderano differenziarsi dai concorrenti in alleanze del tipo "stessa nave" stanno offrendo ai clienti collegamenti attraverso diversi porti locali.

Nel corso di una sessione intitolata "*Che cosa c'è in vista per le soluzioni porto-centriche*?", presieduta da Gavin van Marle, direttore di *The Loadstar*, sono stati dibattuti i vantaggi che alla filiera distributiva del Regno Unito vengono apportati dalle operazioni porto-centriche e che cosa sarebbe necessario fare da parte dei soggetti interessati allo scopo di migliorare l'offerta.



Il partecipante al panel in questione Stephen Carr, responsabile della strategia commerciale e della pianificazione presso la Peel Ports di Liverpool, ha detto ai delegati alla conferenza che la logistica porto-centrica non rappresenta in effetti nulla di nuovo e ha indicato gli esempi nei settori della raffinazione del petrolio e del magazzinaggio di carichi secchi alla rinfusa.

Carr ha spiegato che l'avvento della containerizzazione nella seconda metà del 20° secolo ha reso semplice la lavorazione ed il trasporto di merci dai porti a tutte la parti del Regno Unito.

Tuttavia, dal momento che i viaggi via strada sono spesso afflitti da intasamenti e che i prezzi del carburante sono aumentati sensibilmente negli ultimi 20 anni, la domanda di alternative porto-centriche è in corso di aumento.

In breve, il deposito portuale è divenuto un'estensione della nave in mare, ma non viene più utilizzato per magazzinaggio bensì quale centro di distribuzione in banchina, afferma Carr.

La PD Ports presso il Teesport è considerato il primo operatore ad effettuare consegne sulla base del concetto porto-centrico nel Regno Unito; esso è stato in grado di incoraggiare ed attirare importanti venditori al dettaglio quali la Tesco e l'ASDA che hanno aperto centri distributivi presso le sue infrastrutture.

Geoff Lippitt, il suo direttore per lo sviluppo delle attività, ha dichiarato che, sulla scia di questi mega-dettaglianti, altri sono seguiti ed il progetto si è ampliato e "spostato".

Lippitt e Carr, assieme all'altro partecipante al panel Peter Ward, direttore commerciale della filiera di distribuzione dei carichi presso il DP World London Gateway, si è detto d'accordo sul fatto che un ulteriore sviluppo delle operazioni porto-centriche si possa conseguire solo mediante la collaborazione dei consigli locali, in termini di accordi di programmazione per l'uso di siti sia dismessi da attività industriali sia edificabili.

Le operazioni porto-centriche, a detta loro, devono "essere svelte" per riuscire ad essere innovative: ciò porta all'interessante prospettiva della futura crescita dei 3PL e dei porti regionali.

I servizi di raccordo sono assolutamente la chiave della concezione porto-centrica – così come i raggi del nucleo – ma vi sono altresì opportunità per gli allacciamenti di alcuni vettori marittimi con scali diretti, così com'è stato evidenziato dalla "attenzione regionale" della MSC.

La politica del vettore con sede a Ginevra è quella di effettuare operazioni da una fascia di porti nel Regno Unito, a differenza di quanto fanno molti suoi pari, contribuendo perciò a ridurre le percorrenze stradali dei clienti e la propria impronta delle emissioni di carbonio.

Si tratta di una strategia che ha dimostrato il suo valore nell'ultima parte del 2013 ed all'inizio del 2014, quando le tempeste si sono abbattute su molti porti conducendoli fino alla paralisi nel sud del Regno Unito, culminando in attese durate una settimana per avere un ormeggio e provocando notevoli ritardi alle operazioni terrestri.

Van Marle ha rivolto una domanda provocatoria al panel degli operatori portuali: "Che cosa viene prima, il caricatore od il vettore?".

La risposta è stata unanime: "Il caricatore, sempre".

Tuttavia, in seno al panel c'è stato un accordo generale nel senso che, sebbene le operazioni porto-centriche siano in procinto di aumentare in futuro, esse

siano “solo un altro strumento per eliminare le inefficienze dalle filiere della distribuzione”.

(da: theloadstar.co.uk, 1° Maggio 2014)

IN CALENDARIO

- 10th Trans Middle East 2014
  InterContinental Doha The City, Qatar
  Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014

- SIL 2014
  Barcelona, Spain
  3-5 June 2014

- 12th ASEAN Ports and Shipping 2014
  JW Marriott, Jakarta, Indonesia
  Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014

- TOC CSC Europe 2014
  London, U.K.
  24-26 June 2014

- RORO 2014
  ExCeL, London, UK
  24-26 June 2014

- Cool Logistics Global
  Rotterdam, The Netherlands
  30 September - 2 October 2014

- 3rd Black Sea Ports and Shipping 2014
  Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey
  Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014

- 12th Intermodal Africa South 2014
  International Convention Centre Durban, South Africa
  Thursday 23 and Friday 24 October 2014

- Intermodal Europe 2014
  AHOY, Rotterdam, The Netherlands
  11-13 November 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 22 and Friday 23 January 2015

- 8th Philippine Ports and Shipping 2015
  Manila, The Philippines
  Thursday 12 and Friday 13 February 2015

- 13th Intermodal Africa North 2015
  Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria
  Thursday 26 and Friday 27 March 2015

- 11th Trans Middle East 2015
  Kuwait
  Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015

- 4th Black Sea Ports & Shipping 2015
  Constanta, Romania
  Thursday 28 and Friday 29 May 2015

- 13th ASEAN Ports and Shipping 2015
  JW Marriott, Jakarta, Indonesia
  Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015

- 10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015
  Mumbai, India
  Thursday 17 and Friday 18 September 2015

- 13th Intermodal Africa South 2015
  Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia
  Thursday 29 and Friday 30 October 2015

- 3rd MED Ports 2015
  Civitavecchia (Rome), Italy
  Thursday 26 and Friday 27 November 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.