



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](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

**ANNO XXXII**  
**Numero del 15 Giugno 2014**

**PORTI**

GLI SCALI DELLA P3 ALIMENTANO LE AMBIZIONI DI RIJEKA QUALE HUB DELL'ADRIATICO .....	Pag. 3
CONTROVERSIA LEGALE SULLE CONCESSIONI TERMINALISTICHE NEL PORTO DI VALENCIA .....	" 7

**TRASPORTO MARITTIMO**

L'AFFIDABILITÀ DEI SERVIZI DELLA MAERSK RALLENTATA DALL'ESIGENZA DELLA LINEA DI NAVIGAZIONE DI RIDURRE "ENERGICAMENTE" I COSTI .....	" 9
SEMAFORO VERDE DALL'UNIONE EUROPEA PER L'ALLEANZA P3 NONOSTANTE LE PREOCCUPAZIONI DEI CARICATORI .....	" 11

**TRASPORTO FERROVIARIO**

ACCORDO SUL PILASTRO TECNICO DEL PACCHETTO FERROVIARIO EUROPEO .....	" 14
--	------

**TRASPORTO STRADALE**

I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI RESPINGONO I MEGA-CAMION MA BLOCCANO LE PROGETTAZIONI PIÙ SICURE PER ALTRI 8 ANNI .....	" 16
---	------

**TRASPORTO INTERMODALE**

EUROTUNNEL CHIEDE LA MEDIAZIONE DELL'UNIONE EUROPEA SULLA VICENDA DELLA MYFERRYLINK .....	" 19
--	------

**LOGISTICA**

LA LOGISTICA SI PREPARA AD UNA REALTÀ AUMENTATA .....	" 21
---	------

**LEGISLAZIONE**

PROSEGUE IL DIBATTITO SULLA PESATURA DEI CONTENITORI .....	" 23
--	------

**STUDI E RICERCHE**

DIMINUISCE LA FIDUCIA DEI CARICATORI NEL POTENZIALE DELLA CINA .....	" 26
--	------

<b>IN CALENDARIO</b> .....	" 28
----------------------------	------

**15 Giugno 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

### GLI SCALI DELLA P3 ALIMENTANO LE AMBIZIONI DI RIJEKA QUALE HUB DELL'ADRIATICO

Il porto hub croato di Rijeka è pronto per un futuro quale nuova porta d'accesso al cuore dell'Europa centrale, poiché il nuovo sviluppo del suo terminal container da parte dell'operatore portuale filippino ICTSI è prossimo al completamento.

Tuttavia, il suo successo dipenderà principalmente dai suoi collegamenti con il proprio potenziale hinterland.

Nell'ultima settimana di maggio il porto ha lavorato la sua nave più grande quando la *CMA CGM Cendrillon* da 8.500 TEU ha effettuato il proprio scalo inaugurale in porto nell'ambito del servizio Phoenician Express, che recentemente ha assistito al notevole aumento della propria capacità, dieci navi da 6.000 TEU essendo state sostituite con unità della gamma da



7.400 a 8.500 TEU.

Le operazioni del servizio vengono effettuate congiuntamente dalla CMA CGM e dalla Maersk; il vettore danese impiega alcune delle proprie serie classe K da 7.400-8.500 TEU che sono state spostate dai traffici Asia-Nord Europa.

Il Phoenician Express sarà rimpiazzato dal servizio Phoex quando la P3 sarà inaugurata alla fine di quest'anno e vedrà la MSC aggiungersi a Maersk e CMA CGM.

Rijeka, unitamente a Koper ed a Trieste, è stato designato quale porto di scalo, mentre Venezia sarà eliminato, così come gli scali di raccordo di Jeddah e Beirut.

“Mediante un’ampia gamma di collegamenti intermodali, la Croazia, la Bosnia-Erzegovina, la Serbia ed i paesi centro-europei trarranno vantaggio dalla rotta più corta e dai migliori tempi di viaggio” ha dichiarato un portavoce della CMA CGM in occasione dello scalo della *Cendrillon*.

Secondo Vlado Mezak, direttore esecutivo dell’autorità portuale di Rijeka, l’impiego di navi più grandi giunge dal momento che il terminal container del porto – gestito dalla ICTSI dal 2011 quando completò l’acquisizione di una quota del 51% nel terminal dal proprietario dello scalo Luka Rijekam ridenominandolo AGCT (Adriatic Gate Container Terminal) – ha ultimato un progetto di sviluppo che ha visto il notevole allungamento delle sue banchine e l’aumento della capacità di movimentazione sino a 450.000 TEU all’anno.

Mezak ha aggiunto che la capacità di movimentare grandi navi sarebbe stata ulteriormente incrementata alla fine del corrente mese di giugno.

“Simultaneamente, stiamo lavorando all’installazione di una boa di ormeggio che, unitamente all’attuale profondità delle



acque di oltre 14 metri, consentirà l’attracco di navi lunghe sino a 370 metri.

La boa sarà operativa dalla metà di giugno”.

Il responsabile dell’AGCT Philip Marsham ha dichiarato al riguardo: “Quest’anno speriamo di movimentare circa 160.000 TEU, cifra che sarebbe in aumento di quasi il 20% rispetto all’anno scorso”.

L’idea che sta dietro al servizio Phoenician Express è che i porti dell’Adriatico offrono una porta d’accesso alternativa ai fiorenti mercati dell’Europa centro-orientale, attualmente serviti per lo più attraverso le porte d’accesso nord-europee di Rotterdam ed Amburgo.

Il principale operatore di quest’ultimo, lo HHLA, negli ultimi anni ha effettuato notevoli investimenti in servizi intermodali nella regione attraverso la propria consociata Metrans, con sede nella Repubblica Ceca, quale mezzo per assicurarsi i carichi ed effettuare già treni-blocco fra il proprio hub di trasporto merci ferroviario di Praga ed il porto sloveno di Koper, che è situato a poco più di 50 km terrestri da Rijeka e che ha avviato una strategia simile quale porta d’accesso.

La chiave per il successo dell'AGCT adesso consisterà in come esso svilupperà e gestirà i propri collegamenti intermodali.

Attualmente, il terminal sta nuovamente sviluppando il proprio piazzale intermodale, il che porterà la capacità complessiva dell'AGCT sino a 600.000 TEU.

Marsham stima che qualcosa come il 50% dei traffici del terminal "partiranno dalla Croazia" alla volta dell'hinterland europeo.

Tuttavia, un intoppo è stato costituito dalle difficoltà incontrate dall'operatore nazionale di trasporto merci ferroviario HZ Cargo.

I traffici nell'ambito della sua rete sono calati repentinamente in seguito ai postumi della recessione: l'operatore ha trasportato 11 milioni di tonnellate nel 2012, rispetto ai 17 milioni di tonnellate del 2007 che, unitamente al pacchetto di liberalizzazione ferroviaria in seguito all'ingresso nell'Unione Europea, hanno rappresentato un'enorme sfida per la società controllata dallo stato, ed all'inizio del 2013 esso è stato messo in vendita dal governo.



Peraltro, non c'è stata esattamente una coda di acquirenti per la società.

Il Ministero degli Affari Marittimi, dei Trasporti e delle Infrastrutture lo scorso anno ha intavolato approfondite trattative allo scopo di vendere una quota del 75% all'operatore ferroviario privato rumeno.

Tuttavia, le trattative sono state interrotte a gennaio ed il Ministero ha citato le "notevoli deviazioni riscontrate rispetto ai termini riportati nell'offerta di appalto, che hanno pertanto reso impossibile ai negoziatori croati di continuare a queste condizioni".

Un paio di giorni dopo, Sinisa Hajdas Doncic, ministro degli Affari Marittimi, dei Trasporti e delle Infrastrutture, ha convocato una conferenza stampa nel corso della quale ha dichiarato: "La HZ Cargo è una società in salute con buone prospettive, ma solamente nel caso che vengano soddisfatte le condizioni relative al proseguimento del processo di ristrutturazione.

Entro la scadenza fissata, sono previste quattro condizioni preliminari fondamentali: l'esodo di 1.100 dipendenti, la riduzione dei salari del 20%, la vendita di tutto ciò che non appartiene all'attività di nucleo e la riduzione delle spese destinate ai pagamenti del personale ed ai trattamenti di fine rapporto".

Tuttavia, i problemi della HZ Cargo sembrano al momento un'opportunità per altri operatori e Marsham, sebbene non abbia voluto identificare società particolari, ha detto di confidare che un servizio regolare di treni-blocco intermodali possa essere operativo "nel giro dei prossimi due mesi".

"Mettiamola così: gli operatori ferroviari privati-chiave dell'Europa centro-meridionale stanno programmando un nuovo servizio" dichiara Marsham.

*(da: theloadstar.co.uk, 2 Giugno 2014)*

## **CONTROVERSIA LEGALE SULLE CONCESSIONI TERMINALISTICHE NEL PORTO DI VALENCIA**

Il terminal container della Mediterranean Shipping Co a Valencia è al centro di una controversia legale fra l'autorità portuale e l'operatore terminalistico Noatum che potrebbe avere implicazioni che vanno al di là della Spagna.

Ciò, perché una delle questioni centrali riguarda le alleanze quale la P3, che costituirà il maggiore accordo mondiale di condivisione delle navi quando sarà operativa, nonché come le linee di navigazione sceglieranno i loro terminal.

Il caso di Valencia, che presenta molti diversi aspetti, mette altresì assieme alcuni dei più potenti nomi del settore marittimo, direttamente o indirettamente.

Il Noatum è la branca portuale della banca d'investimenti JP Morgan, la cui divisione per la gestione dei beni aveva acquisito il terminal pubblico di Valencia quando aveva comprato il gruppo spagnolo Dragados nel 2010.

L'alleanza P3 sta per essere costituita dalle tre maggiori linee di navigazione containerizzate mondiali, vale a dire Maersk, MSC e CMA CGM.

Valencia è stata classificata al numero 30 nell'ultima analisi dei Primi 100 Porti Containerizzati di *Containerisation International*, con un risultato produttivo di 4,5 milioni di TEU nel 2012.

Tuttavia, i volumi sono scivolati del 3,2% nel 2013 per 4,3 milioni di TEU, poiché alcuni servizi sono stati dirottati verso porti non spagnoli.

Il porto dispone di tre infrastrutture containerizzate, due delle quali sono pubbliche, la TCV Stevedoring e la Noatum Container Terminal Valencia.

La terza è il terminal privato della MSC, cioè il MSCTV.

Tutte quante le infrastrutture sono implicate in un modo o nell'altro nella disputa, mentre anche diverse altre linee di navigazione containerizzate sono coinvolte nella lite dal momento che il Noatum contesta il diritto del MSCTV di movimentare navi che non sono controllate dalla linea di navigazione con sede a Ginevra.

Dopo aver cercato di risolvere la questione senza ricorrere ad un'azione legale, il Noatum alla fine ad aprile ha intentato una causa contro l'Autoridad Portuaria de Valencia.

Due ulteriori cause saranno intentate contro la medesima Autorità Portuale nel tentativo di proteggere i diritti degli investitori nei terminal pubblici.

Al centro della questione c'è la distribuzione dei traffici containerizzati fra i tre terminal di Valencia.



Il Noatum contesta all'autorità portuale il fatto che il MSCTV stia movimentando navi non appartenenti alla MSC, in apparente infrazione dell'accordo di concessione.

Secondo il Noatum, navi appartenenti a vari partner in accordi di condivisione navi con la MSC quali la Maersk Line, la Zim e la Hamburg Süd attraccano al MSCTV invece che nei terminal pubblici.

È per questo che il Noatum è così ansioso di definire la questione dal punto di vista giuridico prima che il trio della P3 inizi ad operare come flotta congiunta.

La data fissata come traguardo è l'autunno, una volta che saranno state ottenute tutte le autorizzazioni di legge.

Questa disputa, peraltro, potrebbe essere particolare per Valencia dal momento che la maggior parte de terminal collegati ai membri della P3 sono infrastrutture ad utenza comune, mentre il MSCTV è un terminal dedicato.

Nondimeno, sia il Noatum che il TCV vorrebbero addivenire ad un chiarimento delle regole dal momento che le alleanze globali stanno iniziando a ridisegnare i propri traffici di trasporto marittimo di contenitori.

*(da: lloydsloadinglist.com, 12 giugno 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### L'AFFIDABILITÀ DEI SERVIZI DELLA MAERSK RALLENTATA DALL'ESIGENZA DELLA LINEA DI NAVIGAZIONE DI RIDURRE "ENERGICAMENTE" I COSTI

Il recente documento dell'analista marittimo Drewry suggerisce come, a causa della ossessione sui costi, i vettori non si siano più curati dell'affidabilità degli orari e come persino un "campione delle prestazioni" affermato come la Maersk sia caduta al di sotto del suo standard abituale.

La linea di navigazione danese ha risposto di avere ribadito il proprio impegno "ad effettuare costanti ed affidabili consegne".

La rivista trimestrale della Drewry ha messo in evidenza una media del settore relativa alla puntualità di appena il 61% nei primi tre mesi, che, nonostante un periodo di avverse condizioni atmosferiche in alcune regioni operative, è stata ben al di sotto della media superiore al 70% per lo stesso periodo dell'anno precedente.

Il quinto consecutivo calo trimestrale in relazione all'integrità degli orari della linea di navigazione containerizzata riferito dalla Drewry ha comportato una diminuzione percentuale della Maersk sino al 70%, almeno 10 punti percentuali in meno rispetto alla sua media normale, nonché ben al di sotto del suo obiettivo del 95% per quanto attiene l'affidabilità dell'arrivo delle navi in orario.



I dati della Drewry rivelano che l'affidabilità degli orari della Maersk è stata azzoppata dai suoi soci, senza i quali una Maersk Line solitaria se la sarebbe passata molto meglio, con una migliore prestazione di puntualità pari all'80%.

L'analista del settore dei trasporti ha suggerito che questa tendenza non fa presagire bene in vista della proposta alleanza P3 con la MSC e la CMA CGM, dato che la prima si trova costantemente verso il fondo alla classifica dell'affidabilità, mentre il vettore francese ha prestazioni da centro-classifica; timore, questo, espresso da molti caricatori e comunità del settore.

Tuttavia, altri hanno suggerito che, data l'autonomia del centro di tonnellaggio della P3, l'affidabilità degli orari della MSC e della CMA CGM migliorerà di conseguenza.

La Maersk Line ha espresso commenti in ordine al dibattito sull'affidabilità dicendosi d'accordo sul fatto che le prestazioni generali sulla puntualità sono peggiorate.

In un comunicato stampa la compagnia di navigazione ha dichiarato che ciò è stato "principalmente dovuto alla pressione tariffaria che ha costretto le linee di navigazione a tagliare energicamente i costi".

Tuttavia, la compagnia ha inoltre sostenuto che nei casi in cui eventi inattesi quali il cattivo tempo od i fermi in porto hanno comportato ritardi per le navi "ci sarà un compromesso fra la spesa di bunker per recuperare l'affidabilità o risparmiare margini di profitto".

"Con il decremento delle tariffe, si tratta di una decisione che tutti i vettori devono affrontare quotidianamente" ha detto la Maersk, confermando la conclusione della Drewry nel senso di una tendenza verso il peggioramento.

Tuttavia, una piccola consolazione per i clienti della Maersk deriva dalla sua affermazione secondo cui essa è intenzionata a "restare nella parte superiore della classifica delle linee di navigazione più affidabili".

*(da: theloadstar.co.uk, 3 Giugno 2014)*

## SEMAFORO VERDE DALL'UNIONE EUROPEA PER L'ALLEANZA P3 NONOSTANTE LE PREOCCUPAZIONI DEI CARICATORI

L'accordo di condivisione delle navi sulla direttrice est-ovest P3 fra i primi tre vettori di contenitori al mondo ha superato il suo secondo ostacolo normativo, la Commissione sulla Concorrenza dell'Unione Europea.

La Commissione Europea ha informato il 3 giugno Maersk Line, MSC e CMA CGM di aver deciso di non avviare indagini sulla P3, nonché sull'alleanza sua rivale G6, in relazione a problematiche antitrust.

Tuttavia, il portavoce della Commissione Antoine Colombari ha dichiarato: "La Commissione seguirà gli sviluppi di mercato e continuerà a vigilare riguardo a qualsiasi rischio per la concorrenza che possa sorgere dall'implementazione della P3 o dalla G6.

La Commissione valuterà eventuali interventi, se necessario".

Una dichiarazione congiunta della CMA CGM e della Maersk Line, rilasciata in



mattinata, ha spiegato che, ai sensi della normativa antitrust europea, alla rete dalla capacità di 2,6 milioni di TEU è stato richiesto di effettuare un'autovalutazione della propria conformità alle regole sulla concorrenza, che i

commissari dell'Unione Europea hanno sottoscritto.

Il semaforo verde europeo per la P3 potrebbe essere considerato dai caricatori come un brutto colpo: il GSF (Forum dei Caricatori Globali) aveva presentato un reclamo alla commissione sulla concorrenza a nome dei suoi membri, i quali temevano che il predominio sul mercato dell'alleanza potesse portare all'eliminazione di una effettiva concorrenza.

Le tre linee di navigazione della P3 controlleranno il 50% circa del mercato Asia-Europa ed il 30% del corridoio transpacifico.

IL GSF ha dichiarato poi di avere accolto favorevolmente la promessa della Commissione Europea di "monitorare rigorosamente" il modo in cui il mercato andrà a svilupparsi.

Il segretario generale Chris Welsh ha dichiarato al riguardo: "La Commissione ci ha ascoltato con molta attenzione.

Non occorre che essa faccia nulla fino a quando non si accoggerà che esistono i presupposti per fare qualcosa.

Un'efficace monitoraggio della conformità della P3 alle regole sulla concorrenza dell'Unione Europea è assolutamente essenziale, alla luce del potere sul mercato senza precedenti delle tre maggiori linee di navigazione mondiali che complessivamente rappresentano una quota di mercato superiore al 40% nell'ambito dei principali traffici di linea del mondo.

Se ci fosse qualche segnale di una riduzione della qualità dei servizi o della eliminazione di un'effettiva concorrenza fra le linee di navigazione della P3 – se non ci fosse cioè alcuna distinzione fra ciò che fanno pagare – ed in genere nel mercato della navigazione di linea, ci aspetteremmo un'azione immediata da parte della Commissione Europea nei confronti delle linee della P3, compresa l'applicazione di sanzioni appropriate per gli abusi nella concorrenza".

Welsh ha detto altresì che i caricatori si aspettano di condividere tutti i vantaggi in termini di costi che i vettori dovessero conseguire dall'alleanza.

"Le linee della P3 devono adesso prendere in mano la situazione e rispettare le proprie promesse in ordine al miglioramento dei servizi ed alla diminuzione dei costi.

I caricatori si aspetteranno di vedere una gamma più ampia di servizi e prestazioni migliori, compresa una



migliore affidabilità dei servizi ed una maggiore puntualità nelle consegne.

Soprattutto, i caricatori si aspettano di condividere i vantaggi derivanti da tariffe di nolo più competitive mediante la riduzione dei costi".

La Commissione Europea dispone della facoltà di indagare o sospendere un'alleanza, e, aggiunge Welsh, di esperire rapidi procedimenti legali con relative decisioni.

Avendo già ricevuto la benedizione dei regolatori degli Stati Uniti a marzo, il carrozzone dei negozianti della P3 concentra ora la propria attenzione

sull'Asia, dove si dice che le autorità cinesi sulla concorrenza dovrebbero annunciare la propria decisione alla fine di questo mese.

Vincent Clerc, responsabile traffici e marketing della Maersk, ha dichiarato in merito: "Adesso proseguiamo nella nostra stretta collaborazione con le autorità sulla concorrenza e sui traffici marittimi in - fra gli altri - Cina e Corea del Sud al fine di ottenere le loro approvazioni".

Tuttavia, altre giurisdizioni, come la Corea del Sud, potrebbero ancora differire il benestare all'inizio delle operazioni della P3 che ha rivisto le proprie decisioni in ordine alla data di avvio stabilendola in autunno.

Secondo la società di analisi Alphaliner, la Maersk ha conseguito un "significativo divario in relazione ai ricavi" rispetto ai propri pari.

Secondo Alphaliner, dalla scheda inerente ai ricavi di 17 importanti vettori marittimi interpellati nel primo trimestre di quest'anno, risulta che il margine operativo del vettore danese - situato al 6,4% - sia ben al di sopra del negativo -2,6% degli altri 16 vettori.

Alphaliner afferma che, combinati con quelli della CMA CGM ma senza contare quelli della MSC che non ha rilasciato cifre, i profitti operativi dei soci della P3 rappresentano il 96% di quelli realizzati dall'intero settore della navigazione di linea.

Tutti i loro pari hanno riportato perdite relative al primo trimestre 2014, fatta eccezione per la Wan Hai e la K Line, che hanno fatto registrare modesti guadagni.

*(da: theloadstar.co.uk, 4 Giugno 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### ACCORDO SUL PILASTRO TECNICO DEL PACCHETTO FERROVIARIO EUROPEO

Il Consiglio Europeo dei Trasporti ha raggiunto un accordo politico sul Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto Ferroviario.

Il Pilastro Tecnico comprende tre proposte di un pacchetto completo di misure finalizzate a conseguire una migliore qualità ed una maggiore possibilità di scelta nei servizi ferroviari in Europa: si tratta di direttive sull'interoperabilità e la sicurezza e di una nuova serie di regole relative all'Agenzia Ferroviaria Europea.

Il Pilastro Tecnico del Quarto pacchetto ferroviario affronta riforme destinate a semplificare le procedure per i produttori e le imprese ferroviarie abbassando i costi operativi delle ferrovie.

L'obiettivo della Commissione Europea è quello di tagliare i costi amministrativi delle società ferroviarie e di agevolare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato.



Con queste proposte, l'Agenzia Ferroviaria Europea diventerà lo "sportello unico" per il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli in tutta l'Unione Europea ad operare nel mercato così come dei certificati

europei di sicurezza per gli operatori.

Attualmente, le autorizzazioni per i veicoli ferroviari ed i certificati di sicurezza sono rilasciati da ciascuno stato membro.

Questi provvedimenti consentirebbero una riduzione del 20% dei tempi burocratici per le nuove imprese ferroviarie e del 20% dei costi inerenti alle autorizzazioni per il materiale rotabile.

Soprattutto, ciò dovrebbe comportare un risparmio per le imprese di 500 milioni di euro entro il 2025.

Il Consiglio avvierà le discussioni sul Pilastro del Mercato del Quarto Pacchetto Ferroviario ed esse proseguiranno fino a quando non verrà raggiunto un accordo politico.

Subito dopo, partiranno i negoziati fra il Consiglio ed il nuovo Parlamento Europeo.

*(da: rttnews.com, 5 Giugno 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### **I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI RESPINGONO I MEGA-CAMION MA BLOCCANO LE PROGETTAZIONI PIÙ SICURE PER ALTRI 8 ANNI**

I ministri dei trasporti dell'Unione Europea hanno deciso il 5 giugno di differire le modifiche alle regole relative ai pesi ed alle dimensioni delle cabine dei camion, che consentirebbero la produzione di camion più sicuri e più efficienti per quanto riguarda il consumo di carburante.

In seguito a pressioni franco-svedesi, i ministri hanno purtroppo concordato di impedire l'introduzione di cabine di camion più sicure e pulite nelle strade europee per almeno otto anni.

Un aspetto più positivo è consistito invece nel fatto che i ministri hanno respinto la proposta di consentire il passaggio transfrontaliero ai mega-camion.

Le regole attuali sui pesi e le dimensioni dei camion limitano indirettamente la lunghezza delle cabine a 2,35 metri, il che spiega perché i camion europei hanno i frontali delle cabine così smussati.

Cabine più lunghe ed arrotondate possono salvare centinaia di vite e miliardi di litri di diesel ogni anno.

Il Parlamento Europeo in precedenza aveva votato nel senso di consentire ai produttori di introdurre subito camion più sicuri, senza peraltro costringerli a farlo.

Tuttavia, alcuni produttori di camion si oppongono alla modifica della normativa poiché alcuni di loro ne traggono vantaggi maggiori e prima degli altri.

I ministri dei trasporti hanno deciso di sostenere i produttori di veicoli pesanti e di bloccare il disegno di legge per otto anni: tre anni per trasporre la legge nelle normative nazionali ed almeno cinque anni di ulteriore differimento.

Il Parlamento, il Consiglio e la Commissione europei dovranno adesso trovare un compromesso nei cosiddetti negoziati di dialogo a tre prima che la norma venga definitivamente adottata.

William Todts, responsabile delle politiche alla Transport & Environment, afferma: "Consentire la realizzazione di cabine di camion più arrotondate non solo renderebbe le strade d'Europa più sicure, ma anche più pulite.

L'estensione dell'odierno divieto di cabine migliori è una decisione davvero vergognosa perché mette gli interessi di pochi produttori al di sopra di quelli di chiunque altro.

Nelle imminenti trattative a tre, il Parlamento dovrebbe insistere affinché venga subito consentita la realizzazione di cabine migliori".

Ai sensi dell'accordo, ai produttori di camion verrebbe permesso di progettare, nel giro di otto anni, un maggiore ingombro per le cabine, consentendo così la realizzazione di un muso di camion più snello.

Potrebbero altresì essere eliminati alcuni punti ciechi ed il nuovo ingombro potrebbe inoltre assicurare un'area di frammentazione e far sì che i pedoni ed i ciclisti non finiscano sotto le ruote in caso di collisione.



In ordine alla controversa questione dei "mega-camion", i ministri dei trasporti hanno respinto la proposta della Commissione di consentire l'uso transfrontaliero di camion più lunghi.

Una minoranza di blocco di alcuni governi ha sostenuto che un simile permesso comporterebbe un effetto domino, poiché un paese dopo l'altro sarebbe costretto ad accettare i mega-camion dei propri vicini.

I membri del Parlamento Europeo avevano in precedenza domandato che la Commissione effettuasse una valutazione appropriata dell'impatto del maggiore uso dei mega-camion e riferisse in merito al Parlamento nel 2016 prima di decidere.

"Abbiamo bisogno di camion migliori, non più grandi.

Dati i problemi relativi all'ambiente ed alla sicurezza che già dobbiamo affrontare con i camion di dimensioni normali, consentire veicoli più grandi ed ingombranti adesso sarebbe assurdo.

Poiché il Parlamento ed il Consiglio hanno trovato un accordo sui megacamion, adesso potranno concentrarsi sulle iniziative per rendere più sicuri e puliti i camion normali” ha concluso Todts.

*(da: transportenvironment.org, 5 Giugno 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### EUROTUNNEL CHIEDE LA MEDIAZIONE DELL'UNIONE EUROPEA SULLA VICENDA DELLA MYFERRYLINK

Il responsabile di Eurotunnel Jacques Gounon ha chiesto alla Commissione Europea di contribuire a risolvere la disputa fra Regno Unito e Francia in ordine al futuro del vettore MyFerryLink attivo nei traffici di attraversamento della Manica.

Gounon ha dichiarato di avere contattato il commissario alla concorrenza



Joaquin Almunia per sollecitarlo ad intervenire, anche se ha detto di non stare parlando a rigore di una questione "europea".

La controllata di Eurotunnel si sente minacciata dopo che la CMA (Autorità per la Concorrenza ed i Mercati del Regno Unito) il mese scorso ha confermato provvisoriamente una

precedente decisione della Commissione sulla Concorrenza ai sensi della quale alla MyFerryLink veniva impedito di effettuare operazioni di servizi di traghetto per motivi di concorrenza sleale.

Dal momento dell'inaugurazione dei servizi di traghetto Dover-Calais nel 2012, la MyFerryLink ha accumulato una quota di mercato relativa al trasporto merci di circa il 10%.

Parlando al canale commerciale della TV francese BFM, Gounon ha dichiarato: "Ci troviamo in una situazione in cui britannici e francesi hanno opinioni totalmente opposte".

Gounon, peraltro, ha detto che per Almunia c'è spazio per svolgere un ruolo di conciliazione fra le due parti.

“Bisogna trovare un accordo informale” afferma Gounon, sottolineando il “costo umano” – la perdita di 600 posti di lavoro – se la MyFerryLink fosse costretta a chiudere.

Si pensa che il primo ministro francese, Manuel Valls, abbia parlato della MyFerryLink in occasione di un incontro con il primo ministro britannico David Cameron alla fine della prima settimana di giugno, chiarendo che il blocco della società “era inaccettabile per la Francia”.

Nessuna informazione, comunque, è emersa fino a questo punto circa l’esito delle discussioni.

Il regolatore britannico della concorrenza sostiene che, se la MyFerryLink dovesse rimanere nel settore della traversata Dover-Calais, ciò alla fine comporterebbe che uno degli altri due operatori – P&O e DFDS – debba abbandonare le attività sulla rotta a causa dell’eccesso di capacità e della riduzione dei margini.

In totale contrasto, Gounon, supportato dalle autorità francesi, sottolinea la netta crescita di mercato nell’ambito della rotta che consente spazio per la coesistenza di tre operatori di traghetti.

Ci si aspetta che il regolatore del Regno Unito emetta la propria decisione definitiva alla fine di questo mese.

*(da: lloydsloadinglist.com, 11 Giugno 2014)*

## LOGISTICA

### LA LOGISTICA SI PREPARA AD UNA REALTÀ AUMENTATA

La DHL ha pubblicato uno studio sulla “Realtà Aumentata nella Logistica” che tratta le possibili applicazioni di questa tendenza emergente nelle diverse fasi della filiera della distribuzione.

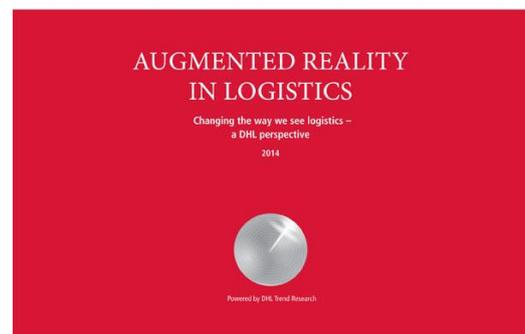
La relazione sulle tendenze illustra come le operazioni nei magazzini, nel corso del trasporto e in occasione della consegna nell’ultimo miglio, così come i servizi a valore aggiunto, potrebbero essere arricchiti da stimoli sensoriali generati da computer quali video o grafici.

Il rapporto è stato sviluppato dal gruppo di ricerca della DHL sulle soluzioni per i clienti e le tendenze innovative nell’ambito di un progetto di ricerca in corso sulla Realtà Aumentata nella Logistica.

La DHL ha dichiarato di avere in programma il collaudo di alcuni dei “casi di utilizzazione derivati” a prova di studi di concetto.

Markus Kückelhaus, direttore del citato gruppo di lavoro, commenta al riguardo: “Recenti titoli quali le visualizzazioni sul parabrezza o l’uso della Realtà Aumentata per le riparazioni di veicoli apparsi nel settore automobilistico mostrano quanto rapidamente questa tecnologia si stia sviluppando e stia trovando la sua strada nei settori industriali al di fuori del settore della tecnologia informatica.

Noi riteniamo che la tecnologia offra altresì un elevato potenziale per il settore della logistica ed al momento attuale stiamo selezionando i casi d’uso per ulteriori ricerche”.



Il rapporto sulle tendenze spiega brevemente le propensioni emergenti e le innovazioni nella tecnologia in materia di Realtà Aumentata e di hardware, nonché come essa possa essere implementata nella logistica.

Esso fornisce altresì una visione d'insieme sulle migliori pratiche presenti in vari settori.

Il rapporto presenta 11 diverse possibili applicazioni per il settore della logistica, compresa una raccolta migliorata nei magazzini; equipaggiando il personale con schermi frontali, ci si aspetta che esso sia in grado di trovare e raccogliere gli articoli con maggiore efficienza.

Il rapporto propone altresì idee su come il trasporto possa essere migliorato, ad esempio mediante l'uso di veicoli per le consegne con "parabrezza a realtà aumentata" in grado di mostrare dati sul traffico in tempo reale così come altre informazioni preziose quali la temperatura del carico e gli avvisi, riducendo così al minimo le distrazioni dell'autista.

Inoltre, gli autisti ed il personale presso uno hub di logistica dei pacchetti potrebbero essere equipaggiati con congegni portatili per ottenere le necessarie informazioni su ogni spedizione, assicurando le informazioni sui loro contenuti, pesi e destinazioni, migliorando potenzialmente le procedure di carico e riducendo i danni derivanti dalle movimentazioni.

La DHL ha dichiarato di essere aperta alla collaborazione con i partner per effettuare ulteriori ricerche su applicazioni inerenti alla Realtà Aumentata nelle operazioni logistiche.

Il rapporto è disponibile sul sito [www.dhl.com/augmentedreality](http://www.dhl.com/augmentedreality).

*(da: lloydsloadinglist.com, 5 Giugno 2014)*

## LEGISLAZIONE

### PROSEGUE IL DIBATTITO SULLA PESATURA DEI CONTENITORI

Mentre vari organismi del settore si sono congratulati con l'IMO per l'adozione dell'emendamento al SOLAS, sia l'IAPH che la BIFA hanno rilasciato altre interessanti dichiarazioni al riguardo.

All'inizio del mese di maggio la MSC (Commissione Sicurezza Marittima) dell'IMO ha approvato la proposta della DSC di emendamento al Regolamento VI-2 SOLAS.

Come già detto in precedenza, le nuove direttive forniscono ai caricatori due metodi per verificare il peso dei contenitori:

- pesare l'intero contenitore carico utilizzando attrezzature calibrate e certificate;
- oppure, pesare i singoli pacchetti, paglioli ecc. aggiungendo la tara alla somma delle singole masse (il metodo "di aggregazione").

In entrambi i casi, i caricatori debbono presentare il peso lordo dei contenitori prima del carico sulle navi.



In assenza di tale documentazione, i relativi container in esportazione non saranno caricati od accettati in porto.

L'emendamento e le sue linee-guida entreranno in vigore il 1° luglio del 2016, previa debita adozione da parte della 94<sup>a</sup> sessione della MSC a novembre di quest'anno.

Sebbene ci siano state molte attività e discussioni nell'ambito del mercato degli equipaggiamenti portuali in ordine alla pesatura dei contenitori all'interno del porto, la IAPH è andata oltre la giurisdizione dell'IMO che si occupa esclusivamente del trasporto da molo a molo.

Il presidente dell'IAPH Grant Gilfillan, nonché amministratore delegato della Sydney Port Corporation, ha dichiarato: "L'erronea o scorretta dichiarazione dei pesi dei container rappresenta una delle principali cause degli incidenti occorsi ai contenitori marittimi nella navigazione in mare, nel trasporto stradale e nelle operazioni terminalistiche.

"C'è sempre stata una sola soluzione efficace per tale problema: essa consiste nel rendere obbligatorio la verifica del peso del contenitore nel punto di origine; problematica, questa che richiede una regolamentazione a livello internazionale.

Nell'ambito di ciascuna giurisdizione nazionale, senza dubbio verranno adottati approcci differenti per assicurare la verifica dei pesi.

Nell'interesse degli operatori portuali, la posizione dell'IAPH sarà nel senso che la verifica del peso debba essere completata prima che un contenitore entri nella cinta portuale.

Non farlo significherebbe continuare a consentire un notevole rischio per gli utenti dell'autotrasporto in porto e per gli operatori terminalistici (stivatori) se debbono movimentare un container dal peso non verificato.

Aspettarsi che un operatore terminalistico verifichi il peso nel contesto delle proprie procedure di lavorazione non costituisce una soluzione completa, e l'IAPH persisterà nell'incoraggiare i legislatori nei governi e delle giurisdizioni portuali a cercare soluzioni che portino alla verifica dei pesi dei contenitori il più vicino possibile dal punto di vista pratico al luogo dell'imballaggio".



In precedenza, analogamente, il raggruppamento degli spedizionieri britannici BIFA aveva dichiarato: "Noi crediamo che il luogo giusto su cui stabilire che il container carico debba essere pesato sia prima che il veicolo entri in autostrada extra-portuale".

Il governo britannico sta andando avanti con il metodo dell'aggregazione, ma saranno effettuati controlli casuali.

Il direttore generale della BIFA Peter Quantrill aggiunge: "Tutti coloro che sono interessati alla questione dovrebbero accettare il fatto che, se il metodo dell'aggregazione non dovesse funzionare, ci sarebbe davvero il rischio che la pesatura obbligatoria dei contenitori a pieno carico diventi il solo metodo per stabilire il peso di un'unità".

E ciò pone un dilemma.

Se gli operatori di terminal portuali o terrestri non volessero pesare i contenitori carichi, chi altri disporrebbe dell'equipaggiamento atto a farlo?

Sicuramente, non esistono abbastanza pesa a ponte per farlo.

Forse i trasportatori potrebbero dover trasportare tappeti da pesa portatili od installare celle di carico sullo chassis.

Escludendo la pesatura, gli operatori portuali non farebbero alcun favore ai trasportatori dei loro paesi.

Infatti, nei porti situati nel contesto di traffici di contenitori in importazione quali il Regno Unito e gli Stati Uniti, una buona soluzione potrebbe essere quella di installare equipaggiamenti di pesatura sui blocchi a torsione dello spreader delle gru STS.

I container vengono importati da tutto il mondo e la giurisdizione del paese di importazione non dispone di alcuno strumento di controllo in ordine al fatto che un peso "verificato" da un paese esportatore sia corretto od onesto.

Di conseguenza, la gru STS è la prima possibilità di controllo del peso.

Una irregolarità potrebbe essere spostata dalla banchina direttamente ad un "cattivo" impilaggio.

Se la si lascia all'equipaggiamento da piazzale, il contenitore dovrà essere nuovamente movimentato fuori dalla pila in piazzale sino al cattivo impilaggio.

È solo "troppo tardi" pesare il contenitore sulla STS se si tratta di una movimentazione di carico in esportazione.

Quando si ha una prevalenza dei carichi in importazione rispetto a quelli in esportazione nella proporzione di 3 a 1, la pesatura nel primo luogo possibile – lo scarico dalla nave – potrebbe davvero rappresentare la soluzione migliore.

*(da: worldcargonews.com, 28 Maggio 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### **DIMINUISCE LA FIDUCIA DEI CARICATORI NEL POTENZIALE DELLA CINA**

Secondo la *Business Confidence Survey* per il 2014 della Camera di Commercio dell'Unione Europea in Cina, le condizioni delle attività commerciali in Cina stanno diventando più difficili ed "è in corso di sviluppo una nuova sobria realtà".

Gli osservatori ritengono che i risultati dell'indagine, che ha riguardato oltre 550 ditte europee, forniranno spunti di riflessione a molti spedizionieri di merci europei che hanno usufruito di una solida crescita delle attività in Cina mediante l'accompagnamento dei loro clienti caricatori presso la potenza economica asiatica, la quale ha compensato la stagnazione dei mercati altrove per gran parte del trascorso decennio.

Il campione è stato ricavato da un'ampia gamma di settori di attività, comprendente produttori, dettaglianti ed imprese impegnati nei trasporti, nella logistica e nella distribuzione.

L'indagine ha messo in evidenza "una radicata sensazione di pessimismo, dal momento che le persistenti difficoltà del mercato mostrano pochi segnali di diminuzione.

A loro volta, molte ditte stanno ipotizzando aspettative più modeste per quanto attiene la crescita di ricavi e profitti e stanno ridimensionando i loro piani di investimento per la piazza del mercato cinese" affermano gli autori dell'indagine.

"Tuttavia, l'implementazione di riforme significative – in particolare, l'aumento delle possibilità di accesso al mercato – potrebbe probabilmente indurre un'inversione di questa tendenza" aggiunge l'indagine.



Le imprese europee si sentono ancora discriminate nel contesto della piazza del mercato cinese, dato che si stima che i membri della Camera Europea abbiano perduto 21,3 miliardi di euro di ricavi nel corso dell'anno finanziario 2013 a causa delle barriere di accesso al mercato e di quelle normative.

Come rivela l'indagine, la percentuale delle imprese che hanno riportato un incremento dei ricavi da un anno all'altro ha continuato a calare dal 78% dell'anno finanziario 2010 al 75% nel 2011 ed al 62% nel 2012, con appena il 59% nell'anno finanziario 2013.

Qualcosa come il 63% delle imprese inoltre non è riuscita ad incrementare i propri margini di profitto nell'anno finanziario 2013.

“Per la prima volta nella storia di questa indagine, un numero maggiore di imprese ha notato che i propri margini di profitto in Cina sono stati inferiori a quelli medi globali aziendali piuttosto che il contrario” si legge nel rapporto dell'indagine.

*(da: lloydsloadinglist.com, 3 Giugno 2014)*

## IN CALENDARIO

- [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.