



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 30 Giugno 2014

PORTI

GLI OPERATORI TERMINALISTICI DEVONO ALZARE LA POSTA CON LE PORTACONTAINER DA 24.000 TEU ALL'ORIZZONTE	Pag. 3
--	--------

TRASPORTO MARITTIMO

LA CINA BLOCCA LA P3 PERCHÉ LA CONSIDERA UNA FUSIONE	" 6
TRAFFICI INTERASIATICI: BUONA OPPORTUNITÀ PER I VETTORI OPPURE ALTRE VITTIME DELLE NAVI PIÙ GRANDI?	" 9

TRASPORTO FERROVIARIO

CAMBIA LA CLASSIFICA DEI PRIMI 10 COSTRUTTORI DI MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO	" 11
---	------

TRASPORTI ED AMBIENTE

CER ED UNIFE CHIEDONO UN PILASTRO PER I TRASPORTI NELL'AMBITO DEL QUADRO NORMATIVO 2030 SULLE POLITICHE INERENTI A CLIMA ED ENERGIA	" 13
--	------

INDUSTRIA

SCHEMA AEO SUGGERITO AI CARICATORI DI CONTAINER PER CONFORMARSI ALLE NUOVE REGOLE SUI PESI	" 15
---	------

LEGISLAZIONE

BRUXELLES ESTENDE LA DURATA DELLE REGOLE SUI CONSORZI DI LINEA	" 17
--	------

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVI ATTACCHI PER ROTAIE INTRODOTTI DALLA GANTREX	" 20
--	------

STUDI E RICERCHE

I 40 PIEDI HIGH-CUBE PRONTI A DOMINARE IL MERCATO DEGLI EQUIPAGGIAMENTI CONTAINERIZZATI	" 22
--	------

CONFERENZE E CONVEGNI

SECONDO I CARICATORI LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE HANNO PERSO DI VISTA LE ESIGENZE DI SERVIZIO	Pag. 24
--	---------

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

30 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 OPERATORI TERMINALISTICI DEVONO ALZARE LA POSTA CON LE PORTACONTAINER DA 24.000 TEU ALL'ORIZZONTE

I partecipanti all'evento *TOC Container Supply Chain* svoltosi a Londra il 24 giugno hanno ascoltato l'avvertimento secondo cui occorre che i terminal container "alzino la posta" per poter accogliere le più recenti navi portacontainer ultra-grandi da 16.000-18.000 TEU che vengono impiegate nelle direttrici di traffico Asia-Europa.

Parlando in occasione del seminario intitolato *Shipping Watch*, Andrew Penfold della Ocean Shipping Consultants ha affermato che la pressione sui terminal potrebbe incrementarsi e che qualsivoglia fattore negativo potrebbe comportare la cancellazione di qualche porto ed il trasbordo dei relativi carichi.

Inoltre, Penfold ha dichiarato che non c'è stato "alcun balzo in avanti tecnico" in relazione alla realizzazione di navi sino a 24.000 TEU, lunghe 430 metri e con un baglio di 62 metri, di modo che occorre che anche i terminal inizino a prepararsi per l'arrivo di questi colossi.

Dopo un periodo di quiete per le ordinazioni di navi, Penfold ritiene che sia "estremamente probabile" che una nuova tornata di ordinazioni possa iniziare nel 2015 o 2016 da parte di vettori ossessionati dalla necessità di abbassare ancora ulteriormente i costi.

Resta da vedere se queste ordinazioni di nuove costruzioni riguardino navi di dimensioni pari a 24.000 TEU, ma la storia della containerizzazione ci dice che esse alla fine saranno costruite.

Un precedente relatore, Martin Dixon, responsabile della ricerca sui prodotti presso la ditta di consulenze in materia di trasporti Drewry, ha dichiarato che nelle principali direttrici mondiali di traffico "tutto fa capo ai costi" e che questo è stato il fattore-guida per i vettori marittimi che finora quest'anno non sono riusciti a far salire le tariffe medie di nolo sino a livelli sostenibili, malgrado tutta una serie di annunci di incrementi tariffari generali.

Penfold suggerisce che questa opinione "a senso unico" dei vettori in ordine alla riduzione dei costi rappresenta un "meccanismo di difesa", mentre Dixon ha aggiunto che adesso esiste una correlazione minore fra i normali fattori di domanda/offerta e le tariffe di nolo.

Ad esempio, nel 2013, la capacità stata assottigliata da una giudiziosa gestione da parte dei vettori, comprese le cancellazioni di partenze, e nondimeno le tariffe di nolo sono calate ancora e sono rimaste ostinatamente basse: situazione, questa, che la Drewry prevede di nuovo per quest'anno.

Come ci si poteva aspettare, il veto cinese in relazione all'alleanza P3 è stato l'argomento che ha riscosso la maggiore attenzione nella sessione.

Anthony Woolwich, socio dello studio legale Holman Fenwick Willan, ha dichiarato come un ulteriore chiarimento circa la decisione del Ministero del Commercio cinese di bloccare la P3 senza possibilità di appello sia necessario prima di condurre un'analisi completa della decisione; peraltro, questo è stato il primo esempio di reazione con mano pesante da parte di regolatori nei confronti di alleanze fra linee di navigazione containerizzate, argomento – questo – che finora era stato trattato con moderazione.



Alcuni relatori ritengono che le alleanze, lungi dall'essere defunte in seguito a tali avvenimenti, siano ancora vive e vegete.

Infatti, si vocifera che i maggiori vettori mondiali possano rivedere la proposta di condivisione navi presentando una P2 che ridurrebbe quel predominio nell'Asia-Europa con una quota di mercato del 47% che aveva spinto al rifiuto le autorità cinesi.

Cas Pouderoyen, vice presidente anziano del trasporto marittimo merci globale alla Agility, ha dichiarato che nelle alleanze di vettori esiste un certo numero di fattori positivi per i caricatori, suggerendo più scali diretti e la richiesta di meno vettori quali due esempi.

Il dirigente afferma che la Agility, che carica 650.000 TEU all'anno quale vettore marittimo non proprietario di navi, ha bisogno di sottoscrivere accordi tariffari con solo uno o due vettori per alleanza per essere sufficientemente a posto.

Sebbene la normativa antitrust vieti qualsiasi discussione sulle tariffe, afferma Pouderoyen, si sa che i fattori di carico e l'utilizzazione degli spazi sono stati gli elementi-chiave in relazione al modo in cui le linee di navigazione hanno preso

le proprie decisioni sul mantenimento degli incrementi tariffari generali, e si sa pure che i loro soci hanno potuto osservare tali fattori in occasione della sottoscrizione di accordi di condivisione navi.

(da: theloadstar.co.uk, 25 Giugno 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

LA CINA BLOCCA LA P3 PERCHÉ LA CONSIDERA UNA FUSIONE

Proprio il giorno prima rispetto a quello in cui un anno fa Maersk, MSC e CMA CGM avevano annunciato la costituzione della P3 Network, i piani dei primi tre vettori marittimi mondiali sono stati fatti a pezzi in seguito all'annuncio del Ministero del Commercio cinese di non avere approvato la proposta.

Di conseguenza, tutti i piani relativi ad un accordo di condivisione navi sono stati annullati.

Un portavoce della Maersk ha dichiarato che non esistono piani alternativi per effettuare operazioni in regioni in cui la compagnia di navigazione aveva ottenuto l'approvazione.

"Non si vedrà una P3 Network senza la Cina" ha dichiarato.

I dirigenti della Maersk Line hanno espresso la propria sorpresa riguardo alla decisione del ministero cinese, dal momento che i principali partner commerciali della Cina – USA ed Unione Europea – avevano già approvato il piano.

Il responsabile per traffici e marketing della Maersk Line Vincent Clerc ha dichiarato: "Abbiamo lavorato sode per venire incontro alle richieste ed alle preoccupazioni cinesi.

Perciò, naturalmente questo esito è una delusione.

La P3 avrebbe assicurato alla Maersk Line una rete più efficiente ed ai nostri clienti un prodotto migliore".

Clerc ha dichiarato a *The Loadstar* che i regolatori cinesi hanno bloccato la proposta per il motivo che essi hanno valutato che l'accordo di condivisione navi fosse diventato una fusione.

"La proposta è arrivata prima di un procedimento di valutazione della fusione: il ministero cinese l'ha osservata come se fosse una fusione; non l'ha considerata come un accordo di condivisione navi e nel contesto di tale procedimento ha aggregato le rispettive quote di mercato delle tre compagnie di navigazione e le hanno trattate come se fosse una sola; in questo caso hanno deciso di bloccarla per questi motivi" ha detto Clerc.

Clerc ha aggiunto che non vi è alcuna possibilità che le compagnie di navigazione ridefiniscano la propria domanda per ripresentarla.

“Una decisione come questa è definitiva” afferma.



Le azioni della società-madre AP Møller-Maersk hanno subito un ribasso in seguito all’annuncio, malgrado il responsabile esecutivo Nils Andersen abbia insistito sul fatto l’assenza dei risparmi sui costi derivanti dalla P3 non dovrebbe comportare esiti negativi sulle proprie prestazioni finanziarie quest’anno.

“La decisione per noi rappresenta una sorpresa, naturalmente, dal momento che i partner avevano lavorato sodo per venire incontro alle preoccupazioni di tutti i regolatori.

L’alleanza P3 avrebbe consentito alla Maersk Line di effettuare ulteriori riduzioni dei costi e delle emissioni di CO₂ e, non da ultimo, di migliorare i propri servizi ai suoi clienti con una rete di navi maggiormente efficiente.

Ciononostante, confido abbastanza che la Maersk Line effettui questi miglioramenti in ogni caso.

La compagnia ha provveduto a tali miglioramenti nel corso degli ultimi cinque trimestri anche in assenza della P3 ed io ho fiducia che essa continui a farlo” ha dichiarato Clerc.

Clerc ha aggiunto che la Maersk continuerà a mirare alla realizzazione di ulteriori accordi di condivisione navi alla ricerca di risparmi sui costi.

“Ma gli accordi di condivisione navi sono solo uno degli strumenti adoperabili; ce ne sono tanti altri.

Adesso abbiamo un sacco di lavoro da fare per vedere dove si possano realizzare altri risparmi; continueremo a guardare sotto tutte le pietre”.

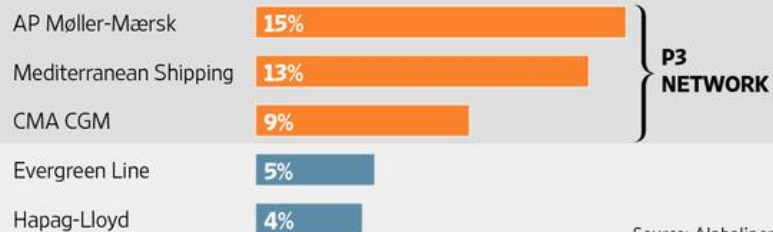
Il socio di Alphaliner Hua Joo Tan ha dichiarato a *The Loadstar*: “Mi aspetto che essi valutino una forma di blanda collaborazione del tipo di quella già esistente tra loro nei traffici transpacifici”.

Il direttore generale della SeaIntel Alan Murphy afferma: "Occorre notare che i vettori stanno già lavorando assieme in un certo numero di accordi di condivisione navi nell'ambito del traffico est-ovest, e questi ultimi continueranno senza variazioni; potrebbero costituire una fondazione per ulteriori accordi di condivisione navi fra i tre, ma non sino al punto di arrivare ad un'alleanza formale".

Big Players

The P3 Network would have combined the world's three biggest shipping lines as measured in capacity

SHARE OF GLOBAL CONTAINER CAPACITY



Source: Alphaliner
The Wall Street Journal

C'è anche un persistente sospetto – sebbene non sia stato espresso dalla Maersk, dalla MSC o dalla CMA CGM – che la decisione possa essere stata motivata dal desiderio del governo cinese di proteggere i suoi principali vettori containerizzati, cioè Cosco e China Shipping, che hanno entrambi dovuto subire paralizzanti rovesci finanziari negli ultimi anni e la cui posizione in termini di competitività nei traffici al di fuori della Cina probabilmente avrebbe potuto essere indebolita ulteriormente dai vantaggi relativi ai costi di cui i soci della P3 avrebbero potuto usufruire.

Allo stesso modo, si è capito che c'era stata qualche resistenza ad approvare i piani in Corea del Sud, dove i suoi due vettori – Hanjin e Hyundai – sono membri degli accordi di condivisione navi rivali (rispettivamente, le alleanze CKYHE e G6) e hanno entrambe visto i propri bilanci rovinati da massicce perdite.

Sotto certi aspetti, osserva Murphy della SeaIntel, ciò dimostra appunto quali effetti i soci della P3 avevano procurato in quel mercato persino prima che la proposta alleanza venisse introdotta.

"Malgrado abbia dovuto abbandonare l'idea, la P3 ha già avuto un serio impatto sul mercato, dal momento che sia la G6 sia la CKYHE hanno dovuto consolidare ulteriormente le proprie posizioni nel mercato, dovendosi preparare ad affrontare la sfida con la P3" ha detto Murphy.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 17 Giugno 2014)

TRAFFICI INTERASIATICI: BUONA OPPORTUNITÀ PER I VETTORI OPPURE ALTRE VITTIME DELLE NAVI PIÙ GRANDI?

Secondo la pubblicazione *Container Insight Weekly* della Drewry, i vettori marittimi sotto assedio, che lottano per tornare a conseguire profitti nelle direttrici di traffico Asia-Europa e transpacifico, stanno tornando sempre più nei traffici interasiatici per ottenere migliori proventi.

La Drewry afferma che l'attrattiva per i vettori a lungo raggio è costituita dalla disponibilità di navi noleggiate a buon mercato e da una crescita dei carichi "più elevata del solito".

"Raramente passa un mese senza l'annuncio di almeno un nuovo servizio regionale, alcuni dei quali adesso impiegano navi di oltre 4.000 TEU".

Infatti, si stima che oltre 30 milioni di contenitori si spostino ogni anno nell'ambito dei traffici interasiatici, il che equivale a più di un box su cinque di quelli movimentati a livello mondiale.

E nel 2013 si è assistito ad una crescita del 5,5% nei traffici regionali, con un livello simile di espansione atteso nuovamente quest'anno.

La Drewry fornisce tre esempi di servizi interasiatici lanciati recentemente che impiegano navi panamax di capacità sino a 5.000 TEU.

Le operazioni relative a queste navi sono effettuate tutte sulla base di accordi di condivisione navi: ad esempio, la Cosco e la Yang Ming si sono aggregate a specialisti regionali quali la PIL e la Wan Hai in un servizio fra Cina, Malaysia e Singapore, che effettua operazioni con quattro navi di dimensioni medie pari a 4.300 TEU.



Sia la Wan Hai che la PIL in passato avevano effettuato servizi Asia-Europa in perdita e sembrano contente di concentrarsi sullo sviluppo di servizi regionali.

La giudiziosa strategia della Wan Hai, consistente nello sviluppo delle sue attività interasiatiche, è – a detta della Drewry – evidenziata dalle buone prestazioni finanziarie del vettore dal 2009, migliori di quelle di molti suoi pari.

E ciò è continuato nel 2014, dato che il vettore taiwanese ha postato un profitto operativo di 15 milioni di dollari nel primo trimestre.

La Drewry evidenzia altresì come il mercato interasiatico – compreso l'Asia-Australasia – sia stato il mercato dalla crescita più rapida della OOCL nei primi tre mesi dell'anno, con un incremento da un trimestre all'altro del 14,5% sino a 723.000 TEU, rispetto ad una crescita di appena il 3% per tutti gli altri traffici.

Infatti, la direttrice di traffico Asia-Australasia ha rappresentato il 54% dei risultati complessivi del vettore con sede a Hong Kong nel primo trimestre.

Nondimeno, i traffici interasiatici non sono immuni dalla minaccia dell'arrivo a cascata di navi da altre rotte, che comporterebbe – se le navi più grandi non venissero giustificate – una pressione verso il basso delle tariffe di nolo.

Inoltre, impiegare navi Panamax sulle minori rotte interasiatiche spesso non ha senso dal punto di vista operativo, malgrado le tariffe di noleggio giornaliere a buon mercato attualmente offerte.

E nei traffici maggiori esse sono state adoperate nell'ambito di alleanze con i concorrenti affinché funzionassero bene dal punto di vista commerciale.

I traffici interasiatici sono in realtà una rete di servizi di raccordo e pertanto un'attività in cui i margini sono esigui.

Infatti, la thailandese RCL (Regional Container Lines) ha dovuto lottare per raggiungere il pareggio di bilancio negli ultimi anni e ha fatto registrare una perdita netta di 50 milioni di dollari USA nel 2013, il che dimostra che il traffico in questione non è così saldo come si potrebbe ritenere.

Nel suo rapporto annuale relativo al 2013, la RCL afferma: "... le tariffe di nolo hanno continuato a deteriorarsi nella seconda metà del 2013 con pochi segnali di una pronta ripresa... L'anno è terminato con incerte condizioni di mercato, prospettive di squilibrio fra domanda ed offerta, prezzi del petrolio instabili ed un rapido peggioramento delle tariffe...".

(da: lloydsloadinglist.com, 16 Giugno 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

CAMBIA LA CLASSIFICA DEI PRIMI 10 COSTRUTTORI DI MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO

L'ultima indagine della società tedesca SCI Verkehr sui primi 50 produttori mondiali di materiale rotabile mostra una nuova classifica delle prime 10 posizioni, dal momento che CAF, Hyundai-Rotem e Kawasaki sono stati soppiantati da Stadler, Trinity Industries ed Uralvagonzavod.

L'indagine sulla produzione di materiale rotabile di nuova costruzione pubblicata nel mese in corso si basa sui risultati delle società per il 2012 ed il 2012-13.

Essa mostra che i primi 10 produttori in classifica hanno generato proventi da



nuovi veicoli pari a 13 miliardi di euro, ovvero il 65% del mercato globale, mentre i primi 20 hanno ingenerato l'85% dei proventi.

I due grandi produttori cinesi di materiale rotabile continuano a dominare il mercato.

La CNR è prima in classifica con un fatturato inerente ai veicoli ferroviari di 6,6 miliardi di euro, seguita da vicino dalla

CSR con 6,3 miliardi di euro.

La Bombardier è al terzo posto con un giro d'affari inerente alle nuove costruzioni pari a 4,2 miliardi, seguita dalla Alstom con 3,3 miliardi di euro.

La Transmashholding sta risalendo regolarmente la classifica ed i suoi proventi si sono incrementati del 100% dal 2009 riflettendo il revival del mercato russo; adesso la società si trova al nono posto in classifica.

La Stadler, in precedenza non in classifica, è balzato al sesto posto in seguito al gran numero di vendite avvenute nel 2012.

La Siemens è adesso al settimo posto, seguita dalla GE Transportation.

La domanda di carri merci è stata molto sostenuta nel 2012, segnando così la fine del calo causato dalla crisi economica e consentendo alla Uralvagonzavod ed alla Trinity Industries di posizionarsi rispettivamente al nono e decimo posto.

Malgrado le buone prestazioni nel 2012, CAF, Hyundai-Rotem e Kawasaki potrebbero non essere in grado di far fronte alla crescita dei tre nuovi arrivati ed essere di conseguenza buttati fuori dalla classifica dei primi dieci.

Altri produttori potrebbero diventare competitori per un futuro posto nei primi 10.

La SCI Verkehr nota che la polacca Pesa potrebbe essere un produttore da tenere sotto osservazione, avendo conseguito dal 2009 una crescita del 100% da proventi derivanti da nuove costruzioni.

Peraltro, con proventi per 450 milioni di euro nel 2012, la Pesa non è ancora pronta ad entrare in classifica.

(da: railjournal.com, 16 Giugno 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

CER ED UNIFE CHIEDONO UN PILASTRO PER I TRASPORTI NELL'AMBITO DEL QUADRO NORMATIVO 2030 SULLE POLITICHE INERENTI A CLIMA ED ENERGIA

La CER (Comunità delle Società Europee di Ferrovie ed Infrastrutture) e la UNIFE (Associazione dell'Industria Ferroviaria Europea) hanno incoraggiato gli Stati membri dell'Unione Europea a prendere in considerazione la dimensione trasportistica per le politiche su clima ed energia successive al 2020 in vista del Consiglio Europeo fissato per il 26 e 27 giugno.

L'Unione Europea non può conseguire i propri obiettivi su energia e clima senza adottare provvedimenti al fine di decarbonizzare i trasporti e renderli meno dipendenti dai carburanti fossili d'importazione.

Con una presa di posizione congiunta, CER ed UNIFE chiedono:

- una formale conferma nella normativa della riduzione del 60% delle emissioni dei trasporti entro il 2050 così come descritto nel Libro Bianco dei Trasporti 2011;
- la riforma del Sistema di Scambio delle Emissioni dell'Unione Europea in modo da assicurare l'equo trattamento fra tutte le modalità trasportistiche;
- nuove misure di supporto allo scopo di incentivare il dirottamento verso modalità di trasporto meno inquinanti e veicoli meno inquinanti nell'ambito delle modalità.



Il trasporto ferroviario può apportare un importante contributo agli obiettivi post 2020 in relazione al clima ed all'energia.

Entrambe le associazioni sostengono che i responsabili delle politiche dovrebbero perciò far sì che i provvedimenti presi nel contesto del Quadro normativo abbiano quale effetto la crescita in questi settori, evitando nel contempo la realizzazione di nuovi costi o la frapposizione di barriere a tale crescita.

Il direttore esecutivo della CER Libor Lochman ha dichiarato: "Il trasporto ferroviario assicura una più elevata efficienza energetica, un minore

affidamento su carburanti fossili importati e buone prospettive per un maggiore uso delle energie rinnovabili.

Il Quadro normativo 2030 è lo strumento giusto per i responsabili delle politiche al fine di creare nuovi incentivi per la crescita del trasporto sostenibile”.

Il direttore generale dell’UNIFE Philippe Citroën ha aggiunto: “Il settore ferroviario può contribuire in modo significativo alle iniziative finalizzate ad affrontare le problematiche correlate al clima ed all’energia in Europa.

Il Quadro 2030 fornisce un’opportunità unica per conseguire un trattamento paritario fra le diverse modalità di trasporto, assicurando nel contempo le condizioni per supportare in modo efficiente lo sviluppo delle ferrovie in Europa”.

Il documento contenente la presa di posizione di CER ed UNIFE ‘A 2030 Framework for Climate and Energy Policies’ può essere scaricato dal sito: <http://www.cer.be/publications/latest-publications/latest-publications/a-2030-framework-for-climate-and-energy-policies/>

(da: *europeanrailwayreview.com*, 26 Giugno 2014)

INDUSTRIA

SCHEMA AEO SUGGERITO AI CARICATORI DI CONTAINER PER CONFORMARSI ALLE NUOVE REGOLE SUI PESI

In risposta all'imminente entrata in vigore della verifica obbligatoria dei pesi dei contenitori, il GSF (Forum dei Caricatori Globali) ha suggerito la realizzazione di uno schema di accreditamento per caricatori conosciuti, sul modello dell'AEO (operatore economico autorizzato).

Parlando in occasione della giornata conclusiva della conferenza *TOC Container Supply Chain* svoltasi a Londra il 26 giugno, il segretario generale del GSF Chris Welsh ha detto ai partecipanti che l'organizzazione sta lavorando assieme ad un certo numero di governi nazionali in relazione a "come sviluppare uno schema di accreditamento per il metodo di calcolo".



Ai sensi dei nuovi emendamenti al Solas (Sicurezza della Vita in Mare) adottati dall'IMO

(Organizzazione Marittima Internazionale) lo scorso anno, i caricatori debbono conseguire la verifica del peso dichiarato del proprio contenitore appurando il peso reale ovvero dimostrando il peso calcolato dei contenitori, vale a dire il peso del carico più la tara del box stesso.

"Stiamo cercando di sviluppare un sistema tracciabile basato su verifiche che possa garantire l'istituzione di un database nazionale di caricatori conosciuti" ha dichiarato Welsh.

"Ciò fornirebbe ai governi una fonte tracciabile, l'assicurazione che il sistema sia verificato ed un metodo di dialogo con la gente che commette errori.

E ci saranno importanti vantaggi per gli altri soggetti interessati nella filiera della distribuzione che abbiano visibilità in seno al database, in particolare le linee di navigazione; io penso che questo potenzialmente comporterebbe reali miglioramenti per gli standard della filiera distributiva.

Il sistema poi avrebbe delle ricadute commerciali, come la diminuzione dei ritardi o l'aumento dell'efficienza: ciò potrebbe aiutarci a passare alla digitalizzazione della documentazione inerente al trasporto e ad espellere il cartaceo dal sistema".

Welsh ha aggiunto che il processo per la realizzazione di un modello di schema di accreditamento è iniziato, nonché di sperare che esso possa essere completato nel giro dei prossimi sei mesi.

Tuttavia, c'è anche chi si oppone all'iniziativa.

Paul Hamilton, vice segretario della sezione portuali della ITF (Federazione Internazionale dei Lavoratori dei trasporti) continua ad esercitare pressioni affinché la pesatura obbligatoria dei container sia il solo metodo di verifica.

Ha infatti dichiarato ai presenti alla conferenza: "Noi vogliamo che tutti i contenitori sia pesati: non si può fissare un prezzo per la sicurezza.

Il metodo basato sul calcolo sembra complicato e noi abbiamo richiesto ulteriori chiarimenti al riguardo, ed eserciteremo un'azione di lobby sui governi nazionali affinché vengano effettuati controlli casuali indipendenti.

Se il metodo del calcolo non dovesse riuscire, allora la pesatura obbligatoria deve diventare legge" ha aggiunto.

Altri hanno espresso il dubbio che lo schema del GSF possa diventare realtà a livello internazionale.

"Ammettiamolo, la maggior parte dei container vengono caricati in Cina, di modo che, se esiste un problema di scorretta dichiarazione del peso, esso è cominciato là, ed io non riesco a vedere come si possa mettere in atto un tale schema presso tutte le centinaia di migliaia di esportatori locali" ha detto a *The Loadstar* uno spedizioniere.

(da: *theloadstar.co.uk*, 26 Giugno 2014)

LEGISLAZIONE

BRUXELLES ESTENDE LA DURATA DELLE REGOLE SUI CONSORZI DI LINEA

La Commissione Europea ha esteso la durata delle regole che governano i consorzi del trasporto marittimo di linea per altri cinque anni dopo una lunga revisione finalizzata ad appurare se fosse ancora necessaria un'esenzione specifica dalle regole antitrust per il settore in questione.

La decisione è stata annunciata pochi giorni dopo che la Cina aveva deciso di rigettare la proposta sulla P3 Network avanzata da Maersk Line, Mediterranean Shipping Co e CMA CGM, nonostante i regolatori degli Stati Uniti e dell'Europa avessero dichiarato di non voler bloccare l'alleanza.

Tuttavia, a causa delle proprie dimensioni, la P3 sarebbe ricaduta al di fuori dei requisiti previsti per i consorzi europei e quindi le linee di navigazione partecipanti avrebbero dovuto effettuare un'autovalutazione per assicurare di essere conformi alla normativa sulla concorrenza dell'Unione Europea.

Bruxelles ha adesso confermato che l'esenzione per categoria dei consorzi marittimi resterà in vigore fino ad aprile del 2020.

L'attuale regolamentazione sarebbe dovuta scadere l'anno prossimo ed erano state poste domande in ordine a se vi fosse ancora la necessità che le linee di navigazione containerizzate dovessero avere una serie propria di regole invece che essere trattate allo stesso modo della maggior parte degli altri settori.

Dopo una consultazione pubblica, la Commissione ha dichiarato di aver concluso che l'esenzione aveva funzionato bene, assicurando una certezza giuridica ad accordi che apportano vantaggi ai clienti e non distorcono indebitamente la concorrenza, e che le attuali circostanze del mercato garantiscono il suo prolungamento.

Il regolamento consente alle linee di navigazione con una quota di mercato combinata inferiore al 30% di entrare a far parte di accordi di cooperazione finalizzati alla fornitura di servizi congiunti di trasporto merci.

Tali accordi normalmente consentono ai vettori delle linee di navigazione di razionalizzare le proprie attività e conseguire economie di scala.

Tuttavia, le richieste per elevare la soglia ad almeno il 35% sono state respinte.

Il tetto per le quote di mercato era stato ridotto dal 35% per le linee non appartenenti a conferenze al 30% per tutte le alleanze dopo che la fissazione di tariffe congiunte è stata proibita in Europa nel 2008.

Pur essendo contraria a qualsiasi forma di collusione sui prezzi fra le linee di navigazione, la Commissione favorisce la cooperazione che consenta ai membri di ridurre i costi, così come ai clienti di trarre vantaggio da maggiori efficienze operative.

“Se i consorzi devono affrontare una concorrenza sufficiente e non sono soliti fissare prezzi o dividersi il mercato, gli utenti dei servizi forniti dai consorzi sono normalmente in grado di trarre vantaggio dai miglioramenti della produttività e dalla qualità dei servizi” ha affermato la Commissione nella propria dichiarazione del 24 giugno.

Essa ha pertanto esentato tali accordi dal divieto di stipulare intese anticoncorrenziali ai sensi dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.



Il primo regolamento sull'esenzione per categoria in relazione ai consorzi è stato adottato nel 1995 e prorogato diverse volte.

L'ultima indagine sul mercato, condotta nel 2013, ha mostrato come i principi basilari dell'approccio della Commissione siano ancora validi.

Ciò è stato confermato da una consultazione pubblica.

Per i consorzi e le alleanze che eccedono la soglia di quota di mercato stabilita dal regolamento sulle esenzioni per categoria, le compagnie di navigazione stesse sono responsabili del fatto che i loro accordi siano conformi alla legge.

La Commissione può decidere di intervenire se necessario.

“La Commissione continuerà a monitorare da vicino gli sviluppi del mercato e la condotta delle compagnie di navigazione al fine di far sì che i mercati restino aperti e competitivi” si legge nella dichiarazione.

In particolare, nel contesto dei recenti sviluppi nel settore, la Commissione resterà vigile in ordine a qualsiasi rischio per la concorrenza che possa sorgere dall'implementazione dei consorzi marittimi ed interverrà se necessario".

(da: lloydsloadinglist.com, 25 Giugno 2014)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NUOVI ATTACCHI PER ROTAIE INTRODOTTI DALLA GANTREX

Prima dello sviluppo della clip, il bloccaggio ferroviario di vecchia generazione non era abbastanza sicuro da gestire le vibrazioni e le oscillazioni derivanti dall'aumento del carico sulle ruote, dalle maggiori velocità e dalla richiesta di prestazioni operative più elevate.

Il marchio "RailLok" è un modello progettuale ottimizzato che è stato realizzato al fine di ottenere un migliore contatto con la linea ferroviaria non allentandosi rispetto alle rotaie.

In confronto al modello precedente, esso comporta un'installazione più rapida ed efficace, dispone di una maggiore capacità di carico riducendo nel contempo le proprie dimensioni e ha un raggio di adattamento più ampio.



Robert Shearsby, consulente vendite della Gantrex, afferma: "Le rotaie dureranno di più in termini di usura e rotture e miglioreranno la produttività delle reti ferroviarie".

Aggiunge Shearsby: "La progettazione a doppio cuneo ci mette in una posizione favorevole rispetto ai nostri concorrenti perché l'attacco a clip è più avanzato e sicuro per i servizi ferroviari".

La Gantrex ha introdotto una nuova e rivoluzionaria linea di attacchi a clip per gru ferroviarie e presenta caratteristiche che soddisfano le odierne esigenze delle piste delle gru.

Le RailLok™ Clips sono state progettate al fine di:

- fornire un auto-controllo per assicurare il contatto fra la clip di attacco e la rotaia mediante l'incorporazione di un'azione "a doppio cuneo" che elimina molti problemi comuni alle installazioni degli attacchi;
- consentire un'installazione più rapida, dal momento che la necessità di dare una "martellata" per piazzare la componente superiore è venuta meno, potendosi adesso usare chiavi ad impatto;

- fornire un modello compatto ed efficiente per la posa di flange a trave e piastre, consentendo risparmi operativi e finanziari;
- fornire capacità migliorata per far fronte a carichi sulle gru sempre maggiori;
- consolidare la gamma delle clip esistenti in un solo ventaglio internazionale di prodotti.

Il RailLok™ Pad è stato progettato allo scopo di:

- evitare i danni causati dal serpeggiamento e dalle oscillazioni delle rotaie;
- eludere le tensioni create dai maggiori carichi odierni sulle ruote;
- eliminare virtualmente l'ingresso di sporcizia ed acqua.

La Gantrex ha osservato attentamente le tendenze progettuali dal momento che le capacità delle gru ed i carichi sulle ruote hanno continuato a crescere, unitamente all'aumento dei cicli operativi ed alle maggiori velocità.

Molte gru della nuova generazione sono state costruite con una quantità minore di materiali, il che crea maggiori flessibilità, vibrazioni ed oscillazioni.

La Gantrex ha seguito diligentemente questa tendenza, ha individuato i problemi e ha realizzato nuovi prodotti per fornire soluzioni di cui si sentiva un grande bisogno.

La riprogettazione del prodotto è stata effettuata con successo cercando di comprendere il mercato e riconoscendo i problemi che il settore deve affrontare.

Il risultato è una clip che manterrà un assoluto contatto per bloccare la componente superiore lateralmente alla rotaia, al fine di ridurre in gran parte qualsiasi potenziale di errore nell'installazione sul terreno.

L'innovativo modello di clip brevettato RailLok™ incorpora una speciale caratteristica "a doppio cuneo" mirata ad eseguire tale compito.

Al fine di rinforzare e completare la riprogettazione della clip ed eliminare problemi al cuscinetto, è stato inoltre sviluppato un nuovo cuscinetto dal profilo migliorato per una più corretta distribuzione del carico.

Specificamente, il lavoro portato avanti dal gruppo di tecnici della Gantrex nella propria posizione di leadership è risultato in una evoluzione tecnica di montaggio morbida.

(da: porttechnology.org/gantrex.com, 24 Giugno 2014)

STUDI E RICERCHE

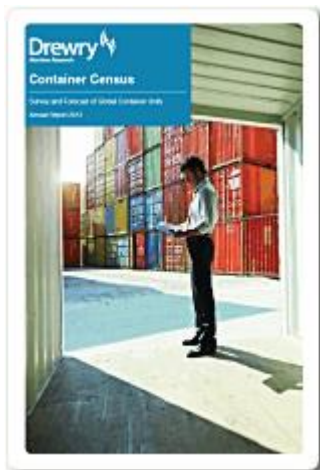
I 40 PIEDI HIGH-CUBE PRONTI A DOMINARE IL MERCATO DEGLI EQUIPAGGIAMENTI CONTAINERIZZATI

Secondo il rapporto della *Drewry Container Census* di recente pubblicazione, i contenitori da 40 piedi high-cube si sono avvantaggiati rispetto al tradizionale equipaggiamento da 40 piedi ed alla fine del 2013 rappresentavano poco meno del 50% della flotta containerizzata marittima.

La flotta complessiva dei container marittimi da 40 piedi high-cube è cresciuta di oltre il 7% nel 2013, ad un ritmo molto più rapido di quello della flotta containerizzata globale la cui crescita si è limitata al 4,3% appena.

“Gli incrementi realizzati nella flotta di unità marittime standard sono giunti interamente a spese dell’equipaggiamento standard da 40 piedi, la cui somma ha continuato a diminuire, sebbene la quota dei 20 piedi sia rimasta stabile a circa un terzo” ha detto Andrew Foxcroft, autore del rapporto *Container Census* della Drewry.

“Si prevede che questi cambiamenti a lungo termine nella composizione della flotta continuino nel corso del periodo 2014-2017”.



La crescita nella flotta complessiva degli equipaggiamenti containerizzati nel 2013 è stata più lenta che nel 2012, quando era aumentata di un più grintoso 5,3%, ma in linea con la media quinquennale del 4%.

Prima del 2009 la crescita annualizzata della flotta era stata doppia rispetto a tale cifra, indicando l’impatto di una crescita dei traffici più debole e l’aumento dell’efficienza delle linee rispetto alla domanda complessiva di equipaggiamenti.

“La Drewry prevede che la flotta globale di contenitori crescerà del 5% circa all’anno fra il 2014 ed il 2017, mentre la crescita della flotta noleggiata continuerà a lasciarsi alle spalle quella della flotta di proprietà” aggiunge Foxcroft.

“Le ditte di leasing restano in una migliore condizione per investire in equipaggiamento containerizzato rispetto alle linee di navigazione, molte delle

quali sono ancora a corto di capitali; pertanto, continueranno a fare affidamento sul supporto del noleggio”.

Non ci si aspetta che la produzione globale di box si incrementi di molto nel breve termine, in seguito ad un decennio in cui il sottostante tasso di produzione annua è cambiato poco per circa tre milioni di TEU all’anno.

(da: drewry.co.uk, 18 Giugno 2014)

CONFERENZE E CONVEGNI

SECONDO I CARICATORI LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE HANNO PERSO DI VISTA LE ESIGENZE DI SERVIZIO

Secondo uno dei principali caricatori di carta, le linee di navigazione hanno perso di vista le esigenze fondamentali di servizio e di comunicazione dei loro clienti.

Neville Scowen, direttore trasporti d'oltremare alla International Paper, ha accusato le linee di navigazione di essersi trasformate in entità affini alle banche di primaria importanza, diventando "acquirenti non responsabili" nell'ambito del settore.

Parlando in occasione della *Container Supply Chain Conference* nel contesto



della *TOC Europe* svoltasi a Londra il 24 giugno, Scowen ha detto ai partecipanti che l'affidabilità delle compagnie di linea è diminuita, che la complessità dei sovrapprezzi è diventata una forma d'arte e che le comunicazioni con i

clienti sono adesso quasi inesistenti.

"Le linee di navigazione devono assicurarsi di pubblicare orari a cui siano in grado di attenersi" ha affermato.

"Al momento, non sono in grado di farlo.

I tempi di esecuzione relativi agli orari di partenza stanno diventando sempre più lunghi e sempre più inaffidabili".

Scowen ha dichiarato che l'inaffidabilità delle linee e la navigazione super-lenta hanno comportato un numero maggiore di scorte da stivare nei magazzini, incrementando senza necessità le emissioni carbonio di molti caricatori, fra cui la International Paper.

Le navi in arrivo in contemporanea sono state spesso la causa degli intasamenti in porto, che sono stati poi addebitati ai caricatori, mentre per il rilascio delle polizze di carico adesso occorre spesso un tempo maggiore rispetto a quello di 20 anni fa e le cessioni di carico sono comuni.

“Per un caricatore, l’attenzione delle linee di navigazione dovrebbe essere rivolta al miglioramento del servizio ed il fattore portante dovrebbe essere la comunicazione” ha detto Scowen.

“È qui che sono necessari i miglioramenti.

Quando vengono effettuate modifiche agli orari, occorre che ci vengano segnalate.

Adottare una mentalità da call-centre, con domande e risposte contenute in una guida predefinita, non è il modo giusto di condurre le attività.

Talvolta, le linee di navigazione ed i terminal hanno dimenticato il cliente.

Io vorrei incoraggiare una dialogo maggiore”.

(da: lloydsloadinglist.com, 24 Giugno 2014)

IN CALENDARIO

- [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.