



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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

ANNO XXXII
Numero del 15 Ottobre 2014

PORTI

IL PERICOLO DI BLOCCO ATTENUA LA CONGESTIONE NEI PORTI DELL'EUROZONA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK SPERA CHE L'ALLEANZA CON LA MSC RIESCA A RIEMPIRE LE UNITÀ TRIPLA-E,
MENTRE LA SEALAND È PRONTA A RESUSCITARE " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO ROTTERDAM-AUSTRIA " 9

TRASPORTO INTERMODALE

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE PER WILHELMSHAVEN " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL PASSAGGIO AL CARBURANTE A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO FA AUMENTARE IL RISCHIO
DI PERDITE DI PROPULSIONE PER LE NAVI NELLE ZONE ECA EUROPEE " 12

INDUSTRIA

NELLA COSTRUZIONE DELLE PORTACONTAINER DA 24.000 TEU
BISOGNA CONSIDERARE I COSTI DI INFRASTRUTTURA " 14

LOGISTICA

IL LONDON GATEWAY SCEGLIE LA IMPORT SERVICES
PER EFFETTUARE LE OPERAZIONI LOGISTICHE PORTOCENTRICHE " 16

LEGISLAZIONE

PASSO AVANTI DELL'IMO VERSO LA CERTIFICAZIONE ELETTRONICA " 20

STUDI E RICERCHE

ANALISI DELLA DREWRY SULLA CONGESTIONE NEI PORTI MONDIALI " 22

REEFER

SECONDO LA MAERSK OCCORRE "PENSARE DENTRO AL CONTENITORE" Pag. 24

IN CALENDARIO " 26

15 Ottobre 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

IL PERICOLO DI BLOCCO ATTENUA LA CONGESTIONE NEI PORTI DELL'EUROZONA

La congestione nei terminal container ed a terra, che ha intralciato quest'anno le operazioni presso molti porti nordeuropei, potrebbe attenuarsi in modo significativo se fosse corretta la previsione dell'ultimo *Global Port Tracker* che parla di una crescita debole nei tre mesi finali del 2014 e nella prima metà dell'anno prossimo.

Secondo Ben Hackett, uno degli autori del rapporto mensile *North Europe Trade Outlook*, il motore dell'economia europea si è già "grippato" ed è ora in pericolo di "fermarsi del tutto" dal momento che la crescita economica nelle principali nazioni dell'Eurozona sta svanendo.

Afferma Hackett: "Le ordinazioni per nuove attività sono in declino, la fiducia delle imprese e dei consumatori è bassa, specialmente in Germania, e tutto ciò comporta un impatto sul gigante manifatturiero, la Cina, che sta assistendo ad un rapido calo della propria produzione industriale".

L'esperto ha citato la "stagflazione", in cui l'inflazione scende sotto lo zero, le persistenti politiche di austerità ed il contraccolpo del conflitto russo-ucraino quali principali magagne per la crescita europea.

Infatti, il *North Europe Global Port Tracker*, pubblicato dalla Hackett Associates e dall'Institute of Shipping Economics and Logistics con sede a Brema, ha previsto una crescita di solo il 2,8% delle importazioni e 2,4% delle esportazioni per i box carichi nel 2015 presso i sei porti della fascia settentrionale di Le Havre, Zeebrugge, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven ed Amburgo.

Ciò rispetto alla previsione per l'intero anno 2014 di un'espansione del 7,1% della produzione containerizzata marittima a lungo raggio presso gli stessi porti: risultato, questo, migliore di quanto non ci aspettasse per i vettori marittimi e conseguenza del gradito ritorno dell'alta stagione quest'anno.

I buoni volumi dell'alta stagione hanno aggravato nel corso degli ultimi mesi i problemi di ingorgo presso i due maggiori porti del Nord Europa, Rotterdam ed Amburgo, con la conseguenza di provocare dirottamenti di navi, ritardi a terra e filiere della distribuzione non prevedibili per gli importatori e gli esportatori.

Presumibilmente, a questi terminal container si sarebbe potuto provvedere con prestazioni straordinarie se non fosse stato per l'effetto combinato dell'introduzione delle portacontainer ultra-grandi e della diminuzione dell'affidabilità dei vettori.

Invece di far accelerare la navigazione per rispettare le finestre di ormeggio, i comandanti delle portacontainer ultra-grandi ricevono dai centri operativi dei vettori rigorose istruzioni nel senso di mantenere rigidi limiti di velocità al fine di economizzare sul carburante e risparmiare denaro.

Secondo l'amministratore delegato Soren Skou, intervenuto al *Capital Markets Day* del gruppo Maersk alla fine di settembre,



l'inattesa crescita dei volumi Asia-Europa quest'anno, pari a circa due volte il livello previsto in precedenza, è stata uno dei fattori-chiave per la prestazione stellare della compagnia di navigazione danese.

Altrove, il boom provvisorio dei carichi è stato una benedizione del cielo per altri vettori che altrimenti avrebbero dovuto lottare per utilizzare in modo soddisfacente le proprie navi.

Anche la domanda sostenuta è stata fondamentale per sostenere inizialmente le tariffe di nolo per l'Asia-Europa, che in caso contrario sarebbero finite molto prima in un pericoloso territorio sub-economico.

Peraltro, le tariffe a pronti inerenti ai traffici sono adesso discese ben al di sotto del livello di pareggio dei 1.000 dollari per TEU, dato che gli spedizionieri ad inizio ottobre riportano quotazioni basse fino al punto dei 650 dollari per TEU, suggerendo come Hackett ed i suoi colleghi non sbaglino a prevedere una domanda più tenue nei prossimi trimestri.

La probabilità che l'esagerata capacità recuperi meno carichi sta facendo nuovamente capolino e, a meno che ci sia una serie radicale di annullamenti di partenze, sembrerebbe che si debba sostenere questa nuova guerra tariffaria.

Infatti, sembra che molti vettori si stiano preparando ad affrontarla.

Si è capito che le partenze cancellate nella settimana che inizierà il 3 novembre potrebbero comportare una riduzione della capacità settimanale da 260.000 a 229.000 TEU.

Inoltre, la NYK, vettore che fa parte della G6, ha annunciato un incremento generale tariffario di 920 dollari per TEU da porre in essere a partire dalla data sopra indicata.

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

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK SPERA CHE L'ALLEANZA CON LA MSC RIESCA A RIEMPIRE LE UNITÀ TRIPLA-E, MENTRE LA SEALAND È PRONTA A RESUSCITARE

Sembra che la Maersk abbia bisogno che il proprio nuovo partner di alleanza MSC la aiuti a riempire le sue portacontainer Tripla-E da 18.000 TEU.

In occasione del *Maersk Group Capital Markets Day* svoltosi il 24 settembre, l'amministratore delegato della Maersk Line Soren Skou ha ammesso che senza l'accordo di condivisione navi est-ovest 2M con la MSC essa dovrebbe ridurre il numero di allacciamenti fra Asia ed Europa.

"Dal punto di vista commerciale, ciò sarebbe un problema per noi" ha riconosciuto Skou, dando la prima indicazione di quanto decisiva sia la 2M per la strategia a lungo termine del vettore.

Infatti, c'è la prova che l'anno scorso la Maersk ha dovuto fare sempre più affidamento sul mercato a pronti per riempire le proprie navi, e Skou ha recentemente indicato che le attività del vettore potevano ora essere suddivise praticamente al 50:50 fra carichi contrattuali e carichi a pronti, rispetto alla quota del 25% dei carichi a pronti di un anno fa.

Skou aveva dichiarato che l'accordo di condivisione navi 2M avrebbe "se tutto fosse andato come si sperava" ottenuto l'approvazione ed aveva avvertito che, in linea con le aspettative degli esperti, la Maersk Line sarebbe stata in grado di spuntare 350 milioni di dollari all'anno per la sua contabilità mediante l'ottimizzazione delle sinergie conseguite nella cooperazione con il vettore con sede a Ginevra.

Tuttavia, nel 2015 è probabile che la cifra sia solamente di circa 250 milioni di dollari, dati i costi di inserimento graduale nell'alleanza.

La Maersk Line ha realizzato nove trimestri consecutivi di profitti dopo i cambiamenti dovuti alla dolorosa strategia di ristrutturazione seguita alla disastrosa perdita di 600 milioni di dollari nel primo trimestre del 2012 ed ora essa sta facendo registrare un livello di risultato operativo del 9% maggiore rispetto a quello medio del settore.

Skou, peraltro, ha voluto sfatare il concetto secondo cui il suo successo è stato interamente dovuto all'impiego di grosse navi.

Il dirigente afferma infatti che è un mito quello secondo il quale la Maersk Line aveva adottato una strategia di espansione aggressiva e sostiene che il 3% della crescita della flotta negli ultimi due anni è stata una "reazione responsabile" alla crescita del mercato del 7% in netto contrasto con l'incremento di capacità della flotta pari all'11%.

Skou ha dichiarato che l'attenzione darebbe rimasta concentrata sulla riduzione dei costi e che si aspettava che le tariffe di nolo dovessero restare sotto pressione nell'immediato futuro, con poche probabilità di crescita del fatturato.



I risparmi sul bunker continuano ad essere il principale

ingrediente del programma di riduzione dei costi unitari della compagnia di navigazione, mentre l'innovazione della navigazione lenta e super-lenta è stata fatta costantemente progredire, con la "stabilizzazione della velocità" quale ulteriore aggiustamento nella strategia di risparmio sul carburante.

Ad esempio – spiega Skou – nei traffici Asia-Europa, in cui la strategia in origine era quella di effettuare operazioni navali con velocità di servizio normale nei traffici di andata in direzione ovest e navigazione super-lenta al ritorno, si è scoperto che era più economico adottare la navigazione super-lenta in entrambe le tratte.

Inoltre, aggiunge Skou, la Maersk disponeva di una "buona cassetta degli attrezzi" di opzioni relative al taglio dei costi ed aveva ancora spazio per incrementare ulteriormente "l'efficienza dei contenitori".

Dando per scontata l'approvazione da parte delle autorità dell'accordo di condivisione navi 2M, le problematiche dei traffici est-ovest sono state in gran parte risolte, afferma Skou, che peraltro, in relazione alle rotte nord-sud ha aggiunto: "Vorremmo essere molto chiari: vogliamo difendere e far crescere i nostri traffici nord-sud".

A suo dire, la strategia della Maersk per quelle rotte è stata quella del costo minimo, utilizzando la nave più grande possibile per ciascun particolare traffico, vendendo il prodotto migliore ed avendo "più truppe sul campo" nei mercati locali.

Nel contempo, Skou ha ammesso che sulla base dell'attuale crescita, la Maersk Line avrebbe bisogno di circa 425.000 slot di capacità aggiuntiva entro il 2017, alcuni dei quali potrebbero essere provvisoriamente procurati mediante noleggi dai prezzi allettanti, ma a lungo termine egli ravvisa che vi sia necessità di circa una trentina di unità di nuova costruzione in consegna fra il 2017 ed il 2019.

Skou ha dichiarato che, dato il periodo di tempo che intercorre dalla pianificazione alla ricezione di una nuova costruzione, le decisioni in ordine alla strategia relativa alla flotta dovrebbero essere prese entro l'anno prossimo.

Il dirigente ha inoltre confermato i rapporti secondo i quali la Maersk vorrebbe ricostituire il marchio SeaLand nei traffici interni americani dal Nord al Sud America, dove attualmente la Maersk è "sottopeso".

Circa 250 dipendenti saranno impiegati presso la sede centrale della SeaLand in Florida, da dove la compagnia di navigazione effettuerebbe operazioni con la medesima autonomia delle proprie filiali intereuropea ed interasiatica, la Seago Line e la MCC Transport.

(da: theloadstar.co.uk, 26 Settembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO ROTTERDAM-AUSTRIA

La European Gateway Services ha introdotto un servizio ferroviario diretto da Rotterdam all'Austria.

La società, che fa parte dell'ECT, ha inaugurato un nuovo servizio navetta che collega Rotterdam con Vienna ed Enns; verso ciascuna delle due destinazioni è prevista una coppia di convogli settimanali.

Tutti i suddetti collegamenti possono fornire ulteriori connessioni alla volta di Linz, Graz ed ulteriori località.

Ovunque nell'Alta Austria, nella Bassa Austria ed in Stiria la European Gateway Services offre servizi locali di raccolta e consegna sulla porta di casa.

"Compagnie di navigazione, fornitori di servizi logistici e caricatori potranno disporre di una seria alternativa al trasporto attraverso i porti della Germania settentrionale mediante questa navetta Austria-Rotterdam" ha dichiarato la società.



Il servizio contribuirà a rafforzare la posizione di Rotterdam in Austria, che come ammette la European Gateway Services negli ultimi anni è stata sotto pressione a causa della concorrenza del trasporto ferroviario intermodale su Amburgo/Bremerhaven.

In Austria, la Roland Spedition funge quale agenzia locale per le prenotazioni ed il trasporto da e per le destinazioni.

Il servizio accoglie casse mobili e contenitori interni così come box marittimi.

La trazione ferroviaria è fornita dalla Rail Cargo Austria e dalla TX Logistik.

Mark van Andel, direttore della European Gateway Services, afferma: "Per molte compagnie di navigazione, Rotterdam è il primo porto di scalo.

Con la nostra navetta Austria-Rotterdam, i carichi in importazione arriveranno sempre più rapidamente in Austria che attraverso gli altri porti del nord-ovest europeo.

Ci sono vantaggi anche per i carichi in esportazione, specialmente quando Rotterdam è l'ultimo porto europeo di scalo.

La navetta rappresenta una vera alternativa ed offre esattamente quei vantaggi che possono fare la differenza per il cliente".

(da: worldcargonews.com, 27 Settembre 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

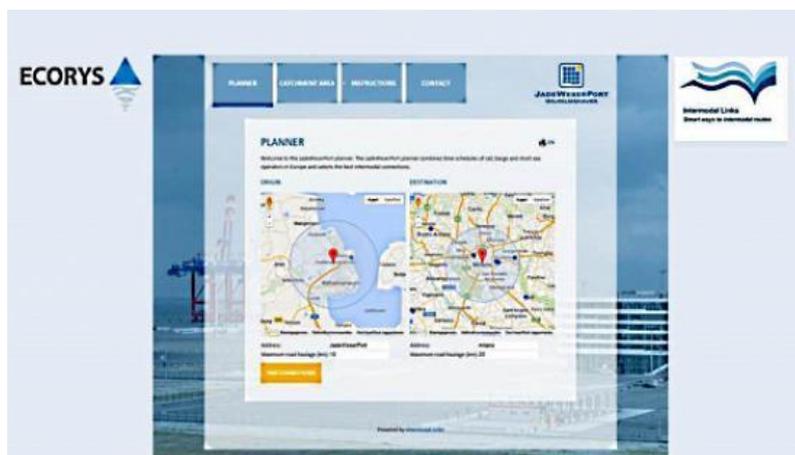
STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE PER WILHELMSHAVEN

La Ecorys con sede in Belgio ha installato il proprio strumento di pianificazione "Intermodal Links" destinato al CTW (Container Terminal Wilhelmshaven).

Lo strumento di pianificazione è progettato per supportare gli sforzi del CTW, gestito da Eurogate, finalizzati al conseguimento dei propri obiettivi di crescita.

Le imprese di logistica, afferma Ecorys, possono risparmiare sui costi e ridurre il loro impatto ambientale utilizzando il trasporto intermodale da e per l'area portuale.

Lo strumento di pianificazione online mostra la tratta ottimale per quasi tutte le località d'Europa e contribuisce a sbloccare l'hinterland intermodale di Wilhelmshaven.



Il terminal di trasporto multimodale dotato di 16 binari interni presso l'unico porto containerizzato naturale ad acque profonde della Germania finisce per disporre di più collegamenti di quanto non ci si aspettasse con il nuovo pianificatore intermodale.

Esso fornisce l'accesso agli orari di 40 operatori di trasporto intermodale con collegamenti diretti ed indiretti da e per Wilhelmshaven.

Ciò sbloccherà le direttrici dell'hinterland con Wilhelmshaven da e per circa 160 terminal intermodali in 27 paesi (21 nell'Unione Europea e 6 in Russia, nel Levante ed in Africa del Nord).

Lo strumento pianificatore online sarà lanciato ufficialmente in occasione di *Intermodal Europe 2014*, che avrà luogo dall'11 al 13 novembre prossimo a Rotterdam.

(da: *worldcargonews.com*, 11 Ottobre 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL PASSAGGIO AL CARBURANTE A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO FA AUMENTARE IL RISCHIO DI PERDITE DI PROPULSIONE PER LE NAVI NELLE ZONE ECA EUROPEE

La OOCL è stata l'ultimo vettore marittimo ad annunciare l'introduzione di un sovrapprezzo per il carburante a basso contenuto di zolfo a partire dal prossimo 1° gennaio, data in cui entreranno in vigore regole IMO più rigorose per il controllo delle emissioni derivanti dalle navi in transito nelle regioni ECA (Aree di Controllo delle Emissioni) della Manica, del Mare del Nord e del Mar Baltico.

Il contenuto di zolfo massimo nel carburante navale permesso nelle zone ECA si ridurrà dall'1% allo 0,1%, cosa che richiederà agli operatori navali di passare a cisterne di carburante distillato che è più caro del 50% circa.

In un avviso alla clientela della OOCL si legge: "In questo momento, è molto difficile prevedere l'esatto impatto finanziario di questo nuovo regolamento (a causa della natura imprevedibile e fluttuante dei prezzi del carburante) sulle nostre operazioni.

Peraltro, una volta che la nuova normativa sarà entrata in vigore, è nostra intenzione quella di adeguare la nostra formula BAF (Bunker Adjustment Factor) incorporandovi il nuovo 0,1% al costo del carburante LSMGO (gasolio marittimo a basso contenuto di zolfo) utilizzando la proporzione effettiva richiesta per il viaggio di andata e ritorno".

L'escursione verso l'alto del costo del carburante arriverebbe in un momento difficile per la OOCL ed i suoi simili, se i tentativi di imporre incrementi tariffari generali non dovessero avere successo e la domanda dei carichi fosse debole, rendendo così difficile da mettere in pratica il sovrapprezzo.

Al di là delle implicazioni finanziarie, gli operatori navali e gli assicuratori P&I stanno esprimendo qualche preoccupazione circa il requisito di frequenti passaggi da un tipo di carburante all'altro.

A partire da gennaio, migliaia di navi dovranno convertire le cisterne al carburante a basso contenuto di zolfo quando si avvicineranno ai confini delle zone ECA europee e, sulla base dell'esperienza fatta in California, ci saranno quasi certamente problemi nella transizione.

In seguito alle più rigorose norme adottate nelle acque californiane, in cui il limite più basso è applicato sin dallo scorso mese di gennaio, il numero di incidenti dovuti alla perdita di potenza ha avuto un picco dal momento che le navi hanno avuto difficoltà ad adattarsi al passaggio al carburante a basso contenuto di zolfo.

In una segnalazione ai suoi membri, il P&I Club Gard ha evidenziato il



problema della viscosità assai bassa del carburante a basso contenuto di zolfo e ha avvisato: "Quando si cambia passando al carburante a basso contenuto di zolfo, possono verificarsi diversi problemi per i motori, uno dei quali è lo shock termico nel sistema di propulsione a causa del rapido mutamento della temperatura e delle più scarse qualità di lubrificazione del carburante a basso contenuto di zolfo.

Ciò può comportare lo scollamento e la rigatura delle valvole del carburante, delle valvole di aspirazione del carburante e delle valvole dei pistoni, con il risultato di arresto del motore seguito da problemi di manovra".

Gli esperti hanno inoltre segnalato il rischio davvero concreto della combustione esterna o di un incendio da perdite causate dall'introduzione di carburante distillato nel sistema.

Al fine di evitare tali problemi, il Gard raccomanda che la procedura di passaggio venga messa in atto prima di entrare nelle acque soggette a limitazioni, specialmente nel caso di navi che non passano regolarmente da un carburante all'altro.

Fino adesso, nessuno degli incidenti di perdita di potenza nelle acque californiane ha comportato collisioni o incagliamenti, ma in Europa, dove più di 500 navi al giorno transitano nella direttrice marittima più trafficata al mondo e s'incrociano fra i porti, il rischio di sinistri marittimi potrebbe essere notevolmente maggiore nelle prime settimane dei nuovi requisiti ECA.

(da: *theloadstar.co.uk*, 25 Settembre 2014)

INDUSTRIA

NELLA COSTRUZIONE DELLE PORTACONTAINER DA 24.000 TEU BISOGNA CONSIDERARE I COSTI DI INFRASTRUTTURA

Secondo la società di classificazione DNV GL, i limiti presentati dalle infrastrutture potrebbero frenare l'ulteriore crescita delle dimensioni ultra-grandi delle portacontainer anche se tecnicamente esse sono possibili.

Jost Bergmann, direttore attività portacontainer della DNV GL, afferma che le dimensioni medie delle portacontainer sono aumentate drasticamente di circa il 5,5% all'anno.

Rispetto all'attuale registro delle ordinazioni, oltre il 40% delle navi eccede la capacità di 13.000 TEU.

Bergmann, in occasione di un seminario svoltosi a Singapore a settembre, ha detto che finora quest'anno sono state ordinate più o meno 140 unità di nuova costruzione per una capacità di 1,1 milioni di TEU.

"Riteniamo che nei prossimi anni assisteremo a qualche moderata attività di nuove costruzioni nell'ordine di forse 200 navi all'anno, e crediamo inoltre che l'attenzione si concentrerà su navi più grandi e più efficienti dal punto di vista energetico" ha dichiarato.

Anche se le navi più grandi attualmente sotto ordinazione arrivano sino a 19.000 TEU di capacità dal momento che le linee di navigazione sono alla ricerca di costi per slot inferiori, i costi e le limitazioni inerenti alle infrastrutture potrebbero iniziare a superare i vantaggi presentati da portacontainer ancora più grandi.

"Noi pensiamo che valga la pena di osservare lo scenario nel suo complesso per vedere dove andranno le navi in futuro.



Dovremmo anche tenere sotto osservazione i costi relativi alle infrastrutture che si stanno sviluppando in modo opposto a quelli degli slot” spiega Bergmann.

Il passaggio ad una nave dalla possibile capacità di 24.000 TEU richiederebbe gru più grandi, ormeggi rinforzati, bacini di evoluzione più grandi, acque più profonde ed investimenti in infrastrutture terrestri come i collegamenti stradali e ferroviari.

Gli ingorghi portuali già visti quest’anno in Europa ed ora in Asia hanno rappresentato un possibile segnale dei problemi infrastrutturali che già cominciano ad apparire.

Tuttavia, secondo la DNV GL la nave da 24.000 TEU è tecnicamente fattibile, sebbene essa presenti alcune problematiche.

“Se le linee di navigazione insistessero nel volere navi da 24.000 TEU, occorrerebbe dire che esse sono realizzabili dal punto di vista dell’architettura” afferma la società.

Una nave da 24.000 TEU sarebbe lunga 430 metri rispetto ai 400 metri di una nave da 19.000 TEU ed avrebbe un baglio di 64 metri rispetto ai 59 della seconda.

“Se le navi sono più lunghe, allora nelle parti superiori della nave si possono usare lastre d’acciaio da 100-110 mm per far sì che esse siano abbastanza resistenti, cosa che presenta problematicità non solo per i cantieri navali ma anche per le acciaierie” spiega Bergmann.

Anche il numero dei livelli di contenitori nelle stive di carico dovrebbe essere incrementato da 11 a 12, cosa che comporterebbe limitazioni di peso per i carichi trasportati, dal momento che si possono impilare solo 11 container su ciascun altro senza schiacciare quello in fondo.

(da: seatrade-global.com, 30 Settembre 2014)

LOGISTICA

IL LONDON GATEWAY SCEGLIE LA IMPORT SERVICES PER EFFETTUARE LE OPERAZIONI LOGISTICHE PORTOCENTRICHE

Il London Gateway ha proseguito nello sviluppo di quello che alla fine sarà il più grande parco logistico d'Europa dopo avere assegnato in settimana alla Import Services Ltd il contratto di gestione della sua infrastruttura ad utenza comune.

Come riferito in precedenza da *The Loadstar*, la società specialista in attività portocentriche da tempo puntava ad espandersi oltre la propria sede di Southampton ed alla fine di settembre le è stato assegnato un contratto quinquennale di gestione, con opzioni, allo scopo di effettuare operazioni nell'infrastruttura quando aprirà a marzo dell'anno prossimo, dopo la procedura di selezione condotta dal London Gateway.

Secondo il direttore dei servizi alla clientela della società Mike Thomas, l'infrastruttura, destinata ad essere il primo magazzino operativo in prossimità del London Gateway, inizialmente offrirà 185.000 piedi², mentre una successiva fase di sviluppo lo porterà a 350.000 piedi², e la Import Services "fornirà un servizio prepagato a scalare per la movimentazione in entrata di contenitori dal terminal al centro di distribuzione, lo scarico dei box, il deposito delle merci, la raccolta e l'imballaggio".



Dichiara Thomas: "Essa tratterà un gran numero di volumi e comporterà un notevole fattore di cross-docking, per lo più merci di consumo a rapida movimentazione".

Il conseguimento di grossi volumi di quest'ultimo tipo di merci attraverso il più recente terminal container del Regno Unito dipenderà in definitiva dal fatto che esso acquisisca un regolare servizio Asia-Europa a lungo raggio, e non solo scali ad hoc con i quali finora è stato servito.

“Sono assolutamente convinto del fatto che ciò accadrà” ha detto Thomas.

L'accordo in questione fornirà uno stimolo ai dirigenti della DP World che vorrebbero riportare in pista il parco logistico dopo che la Marks & Spencer si è tirata fuori dal suo progetto a maggio per realizzare un centro di distribuzione nazionale da 900.000 piedi², principalmente a causa della pressione che la spesa di capitale aveva posto sul già problematico bilancio della ditta di vendite al dettaglio.

Thomas afferma che la concezione di utenza comune con pagamento a scalare ha consentito ai caricatori di sperimentare sia il terminal container che la localizzazione del parco logistico e di far passare le attività attraverso il porto senza impegnarvi grandi quantitativi di denaro o rischiare in anticipo, e che l'infrastruttura sarà aperta anche alle attività di altri spedizionieri, così come ai fornitori terzi di logistica multinazionali.

“I grandi operatori che non hanno ancora preso una decisione in ordine allo sviluppo di un'infrastruttura saranno in grado di servirsi di noi per fare il proprio prudente ingresso nel settore: si tratta di un modello di costo assai flessibile e variabile” sostiene Thomas.

“È prevista l'attivazione anche di una seconda fase ed il mio obiettivo consiste nel far sì che entro la fine del secondo anno si possa avviarla” ha aggiunto.

Ai sensi dell'accordo, il London Gateway della DP World finanzia la costruzione dell'infrastruttura mentre la Import Services deve acquisire le attrezzature ed i sistemi informatici.

Peter Ward, responsabile della filiera distributiva del London Gateway, ha dichiarato: “Questo modello è stato sviluppato sulla base della domanda del mercato che abbiamo identificato attraverso una ricerca approfondita.

Abbiamo identificato la domanda direttamente dai proprietari della merce per questi servizi.

Anche se le ditte affermate di vendita al dettaglio dispongono dell'opzione di sviluppare edifici propri dedicati nel



parco logistico da nove milioni di piedi quadrati, noi siamo intenzionati a far sì che i vantaggi portocentrici e mercatocentrici dell'uso del London Gateway siano accessibili a tutti, a prescindere dalle dimensioni, compresi i proprietari della merce, gli spedizionieri ed i fornitori terzi di logistica.

Tuttavia, anche gli operatori di maggiori dimensioni hanno riconosciuto il vantaggio di utilizzare l'infrastruttura ad utenza comune poiché essa li mette in

grado di ottimizzare ulteriormente la loro filiera della distribuzione mediante la concentrazione nelle proprie reti esistenti”.

Avendo recentemente completato un ampliamento del proprio magazzino principale di Southampton – che è stato finanziato con le stesse modalità assieme al proprietario portuale ABP – la Import Services, che fra i propri clienti annovera John Lewis, Amazon, Harrods, Tesco, Toys R Us ed El Corte Ingles, aveva bisogno di espandersi dal punto di vista geografico, spiega Thomas.

“Ci siamo localizzati a Southampton quando abbiamo assistito ad una crescita del 15% da un anno all’altro e non avevamo più possibilità di ulteriore crescita sul sito, ma allo stesso tempo da sempre abbiamo una strategia basata su porti gemelli nel Regno Unito”.

Anche altri grandi fornitori di servizi di trasporto merci britannici stanno sviluppando strategie logistiche basate su porti gemelli.

L’attuale London Mega Terminal della Uniserve, nei pressi di Tilbury, è situato a circa 10 miglia dal London Gateway e la società sta inoltre costruendo un grande deposito su quello che in effetti rappresenta l’ultimo terreno disponibile attorno a Felixstowe per attività di logistica e corrieri.

Tuttavia, Thomas ha altresì aggiunto che l’immediata vicinanza del London Gateway ad un grande mercato locale unitamente a punti di accesso vicini ai mercati continentali rappresenta un’altra area di crescita.

I volumi di vendite al dettaglio nel Regno Unito ed internazionali movimentati dalla Import Services che vengono trasbordati nel Regno Unito e trasportati nell’Europa continentale sono cresciuti in modo sostenuto negli ultimi anni dal momento che le vendite di commercio elettronico, sostenute talvolta da tassi di cambio favorevoli, hanno consentito ai dettaglianti di penetrare in nuovi mercati.

Il potenziale del London Gateway di fungere quale hub internazionale è stato un’attrattiva notevole.

“Gran parte di ciò che facciamo a Southampton è correlata alle vendite al dettaglio nell’Europa continentale, quando si tratta di carichi di commercio elettronico per i quali ci serviamo della DHL Express e della UPS per le consegne internazionali di pacchi o per i trasporti merci di maggiori dimensioni su pallet che vengono collegati all’Europa per mezzo di operazioni di trasporto di linea.

Abbiamo sviluppato un certo numero di partenariati di successo al servizio dei mercati di tutta Europa, in consegna il giorno successivo alla partenza nelle grandi città ed appena un po’ dopo per tutte le località della Scandinavia e

della penisola iberica; il London Gateway offre un enorme potenziale per lo sviluppo di questo tipo di direttrici di traffico.

Si vedano i servizi di traghetto in uscita da Tilbury offerti da operatori come la P&O: abbiamo la ferma intenzione di cominciare ad esplorare queste opportunità.

Inoltre, c'è un gran numero di hub per corrieri ad East London che supportano i volumi di e-commerce" afferma Thomas.

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

LEGISLAZIONE

PASSO AVANTI DELL'IMO VERSO LA CERTIFICAZIONE ELETTRONICA

In futuro gli stati membri dell'IMO dovranno accettare l'uso della certificazione elettronica.

Questa è stata la richiesta della FAL (Commissione per la Facilitazione) e, pertanto, la strada è stata spianata verso una minore documentazione cartacea, minori inconvenienti e minori ritardi nel settore marittimo.

In futuro, dovrà essere più facile l'uso della certificazione elettronica.

Questa è stata la decisione della Commissione per la Facilitazione dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale delle Nazioni Unite) il 26 settembre scorso quando ha approvato una serie di linee-guida aggiornate sull'uso dei certificati elettronici.

"Queste nuove direttive costituiscono un importante salto qualitativo verso la certificazione elettronica.

In tal modo, l'IMO sta inviando un chiaro segnale ai sensi del quale gli ispettori statali di controllo dei porti, le società di controllo e gli altri operatori marittimi dovranno accettare la nuova certificazione elettronica al pari di quella cartacea" ha dichiarato Andreas Nordseth, direttore generale dell'Autorità Marittima Danese.

La presentazione danese ha fornito spunti per una riflessione

Da anni la Danimarca si sforza di portare la regolamentazione internazionale del settore marittimo nel 21° secolo, compresa la riduzione della documentazione cartacea e delle barriere che si frappongono alle soluzioni elettroniche nel contesto di una linea di attività diversamente ultramoderna.

Pertanto, l'Autorità Marittima Danese ha invitato Thomas Mørk, vice presidente della divisione Standard Marittimi alla DFDS A/S, a lanciare un forte messaggio alla Commissione per la Facilitazione dell'IMO.

"È ora che il mondo marittimo passi dall'onerosa certificazione cartacea alla moderna certificazione elettronica" ha detto Mørk.

Il suo messaggio costituisce la conclusione di un progetto pilota nell'ambito del quale l'Autorità Marittima Danese e la DFDS A/S hanno collaudato in pratica la certificazione elettronica.

Il progetto ha dimostrato che si possono conseguire risparmi in termini sia di tempo che di denaro, vista l'assenza di barriere tecniche o legali di rilievo.



Perciò il compito consiste, precipuamente, nel conseguire l'accettazione a livello internazionale del fatto che la certificazione elettronica è superiore a quella cartacea in tutti i settori di applicazione.

È evidente come la presentazione abbia fornito a molti dei presenti spunti per una riflessione.

Adesso, la documentazione prodotta dalla FAL può essere inviata elettronicamente.

La transizione dal cartaceo alle soluzioni elettroniche è andata avanti anche in un altro settore nel corso della riunione della Commissione per la Facilitazione.

Dopo cinque anni di lavori finalizzati all'ammodernamento della Convenzione FAL, è stato approvato che le autorità statali di bandiera e dei porti dovranno accettare la trasmissione elettronica da parte delle navi della cosiddetta documentazione FAL; in tal modo, le navi non dovranno compilare il formato cartaceo.

Ci si aspetta che gli emendamenti alla Convenzione FAL vengano adottati in occasione della prossima sessione della Commissione che si terrà nel 2016, riducendo pertanto un altro onere ancora rispetto a quelli imposti al settore marittimo.

(da: hellenicshippingnews.com, 30 Settembre 2014)

STUDI E RICERCHE

ANALISI DELLA DREWRY SULLA CONGESTIONE NEI PORTI MONDIALI

Secondo l'ultima pubblicazione *Container Insight* della Drewry Maritime Research, la congestione nei porti ultimamente ha fatto notizia, ma le motivazioni che ne stanno alla base variano ampiamente a seconda delle diverse regioni e possono costituire una problematica a breve termine in alcune zone.

La Drewry conclude inoltre che, poiché è stato riferito di colli di bottiglia in Asia, Nord Africa, Nord Europa e Stati Uniti, il problema non è dovuto solamente a difficoltà nei mercati emergenti o sviluppati.

Gli esperti affermano che le ragioni inerenti ai rallentamenti in varie regioni comprendono gli scioperi, il timore di scioperi, le avverse condizioni meteorologiche ed i miglioramenti e le riparazioni in corso nelle infrastrutture portuali.

Anche le navi in ritardo rispetto agli orari, in particolare le navi-gigante che procedono a lenta navigazione per risparmiare sui costi, rappresentano un fattore da considerare al riguardo.

Esiste la prova di un problema più cronico presso i porti in cui tre linee di navigazione hanno imposto oneri di congestione nel corso degli ultimi cinque anni: Tunisia, Venezuela, Bangladesh e Filippine.

Anche i porti degli Stati Uniti sono fra quelli in cui un sovrapprezzo per congestione potrebbe essere applicato dai vettori, ma solo nel caso di rallentamento o fermo del lavoro.



Guardando avanti, i ricercatori della Drewry affermano che in tre regioni del mondo si prevede che si verifichino incrementi a doppia cifra della media di

utilizzazione terminalistica entro il 2018: la Grande Cina, l’Africa occidentale e l’Africa meridionale.

Fra queste, essi sottolineano come la Grande Cina sia senza dubbio assai significativa data la scala dei volumi nella regione (198 milioni di TEU nel 2013 rispetto ad appena 8,4 e 5,4 milioni di TEU rispettivamente nelle due regioni africane).

Nelle altre regioni si prevede un marcato incremento del livello medio di utilizzazione nel Mediterraneo occidentale, in Asia settentrionale, nel sud-est asiatico e nella costa orientale del Sud America, con incrementi nella fascia del 7-10% secondo il rapporto.

In conclusione, la Drewry prevede che la congestione portuale a breve termine si verificherà sempre in certe località ma che a lungo termine diverse regioni del mondo dovranno essere monitorate perché la loro inclinazione alla congestione probabilmente aumenterà in modo significativo nel corso dei prossimi 5 anni.

(da: cargobusinessnews.com, 30 Settembre 2014)

REEFER

SECONDO LA MAERSK OCCORRE "PENSARE DENTRO AL CONTENITORE"

La Maersk è determinata ad adottare un approccio meno antagonistico e più fondato sui dati nella gestione della responsabilità in ordine ai carichi refrigerati.

In una relazione programmatica presentata in occasione della conferenza *Cool Logistics Global* svoltasi a Rotterdam a fine settembre, Thomas Eskesen, responsabile della gestione reefer alla Maersk Line, ha dichiarato: "È arrivato il momento per noi di lavorare in un altro modo e questo significa pensare dentro al box.

Dobbiamo identificare le motivazioni che stanno alle radici di qualsiasi problema si verifichi, ad esempio un carico danneggiato di prodotti deperibili, e ciò significa analizzare tutti i dati e poi strutturare le soluzioni sui fatti.

Io ritengo davvero che questo approccio possa portare a clienti più contenti e migliorare la filiera distributiva del freddo contribuendo ad evitare che problemi simili possano verificarsi di nuovo".

Nell'ambito dell'attività del trasporto marittimo refrigerato, i fattori che



possono comportare il danneggiamento del carico sono diffusi e senza un'appropriate valutazione dei dati può essere difficile identificare dove i problemi si sono verificati e quale/i parte/i ne sono stati responsabili.

"Peraltro, attualmente, quando un cliente si trova di fronte ad un problema relativo ad una spedizione, viene avviato il processo di gestione del sinistro ma poi le transazioni vengono risolte sulla base di "sensazioni viscerali" prima che il caso approdi di fronte ad un tribunale.

Si tratta di una soluzione insoddisfacente e che rende i clienti solo semi-contenti”.

Cambiando la mentalità e lavorando a più stretto contatto con i caricatori/destinatari sulla base dei dati disponibili, Eskesen ritiene che possano essere apportati miglioramenti effettivi alla filiera distributiva.

Il dirigente ravvisa inoltre che questa maggiore apertura fra le parti sia di supporto all’innovazione ed alle migliori pratiche.

Tali miglioramenti sono necessari dal momento che il numero degli incidenti con danni per i prodotti deperibili successivi al raccolto resta tenacemente elevato, presentando una media del 30% a livello mondiale.

Conclude Eskesen: “Ritengo che i dati siano la chiave futura per questo settore e che sia importante per noi sfruttarli ed utilizzarli al fine di migliorare le pratiche di trasporto marittimo e le capacità di tutoraggio dei carichi”.

Il dirigente, però, ha altresì dichiarato che la Maersk è stata estremamente versatile e proattiva.

“Anche se disponiamo di un’ampia serie di strumenti al fine di migliorare i nostri servizi e ridurre i nostri costi, tutto ciò alla fine si riduce a quanto rapidamente ed efficacemente si risponde agli eventi che non ci si aspetta che accadano.

Si prenda ad esempio le sanzioni russe all’Europa e la loro messa al bando del salmone norvegese: abbiamo posizionato altri reefer in Cile di modo che i compratori russi possano continuare l’attività”.

(da: worldcargonews.com, 6 Ottobre 2014)

IN CALENDARIO

- [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.