



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 30 Novembre 2014

PORTI

AMBURGO PUNTA AD ALLEVIARE LA CONGESTIONE DERIVANTE DALLE MEGA-NAVI
CON UN PROGRAMMA DI CONDIVISIONE DEI DATI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

CALO RECORD DEI PREZZI NELLE ROTTE ASIA-EUROPA " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

INIZIATO IL COLLAUDO DELLA TRATTA FERROVIARIA DALLA CINA ALLA SPAGNA " 8

TRASPORTO STRADALE

LA POLONIA CONSOLIDA LA PROPRIA POSIZIONE QUALE PRINCIPALE
PAESE DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE DELL'UNIONE EUROPEA " 10

TRASPORTO INTERMODALE

LA RUSCON PUNTA A RADDOPPIARE IL SERVIZIO DAL PACIFICO RUSSO A MOSCA " 12

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA NORMATIVA SULLE EMISSIONI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO POTREBBE COSTRINGERE
ALLA RIPROGETTAZIONE DELLE FILIERE DISTRIBUTIVE CONTAINERIZZATE ASIA-EUROPA " 15

LOGISTICA

IN UN CONTESTO DI RAPIDI MUTAMENTI, I CARICATORI DIFFIDANO DEI CONTRATTI
DI FORINITURA DI LOGISTICA INTEGRATA A LUNGO TERMINE " 18

LEGISLAZIONE

L'ESC AVVERTE: C'È BISOGNO DI CONTROLLI SULLE ALLEANZE RISCHIOSE " 20

STUDI E RICERCHE

L'ANALISI DELLE RISORSE FONDAMENTALI DEI TERMINAL CONTAINER MOSTRA
UNA NOTEVOLE DIVERSITÀ DELLE PRESTAZIONI " 23

SICUREZZA E PROTEZIONE

L'IMO ADOTTA UNO STORICO CODICE POLARE Pag. 26

IN CALENDARIO " 28

30 Novembre 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

AMBURGO PUNTA AD ALLEVIARE LA CONGESTIONE DERIVANTE DALLE MEGA-NAVI CON UN PROGRAMMA DI CONDIVISIONE DEI DATI

Il porto tedesco di Amburgo ha fatto un altro passo avanti nel tentativo di risolvere la congestione che l'ha afflitto per buona parte dell'anno, da quando ha iniziato a servire un numero sempre maggiore di ULCV (navi portacontainer ultra grandi), con il lancio della propria operazione NTK (Nautical Terminal Coordination).

Lo NTK prende le mosse dal successo dello FLZ (Feeder Logistics Centre) del porto, che ha sviluppato da diversi anni al fine di dare impulso all'efficienza degli operatori di raccordo – dai quali il porto dipende così tanto – che avevano bisogno di consolidare i propri scali presso i terminal per essere in grado di servire i volumi movimentati.

Uno dei fattori-chiave che hanno causato la congestione di Amburgo all'inizio di quest'anno è stato l'arrivo di un certo numero di ULCV, spesso dovuto ad avverse condizioni meteorologiche nei primi mesi del 2014 e che hanno indotto enormi picchi dei volumi.

Le problematiche che uno scalo di ULCV crea quando la nave attracca presso i principali hub europei non dovrebbero essere sottostimate da caricatori e spedizionieri.

Molte conferenze svoltesi sull'argomento terminalistico si sono concentrate sulla questione di come un terminal potrà essere in grado di movimentare 5.000 box in un singolo scalo; in effetti, la realtà è che molte ULCV che hanno scalato Rotterdam ed Amburgo ne hanno movimentato un numero notevolmente maggiore.

Il capo della Hutchison Ports Europe Clemence Cheng ha dichiarato qualche mese fa che le infrastrutture dell'ECT di Rotterdam stavano regolarmente movimentando 7.000 contenitori per scalo e che in qualche caso erano arrivati fino a 10.000 box.

Amburgo ha iniziato ad elaborare il modello relativo alle domande che la movimentazione di 12.000 box in uno scalo singolo creerebbe e il risultato è stato scoraggiante: secondo Verena Flitsch, assistente ricercatrice presso il Fraunhofer Centre for Maritime Logistics and Services che ha cercato le soluzioni alla congestione, quel numero di box occuperebbe il 40% del terminal

Altenwerder in una volta sola e richiederebbe 12 navi di raccordo, 60 treni e 3.000 camion.

L'iniziativa NTK, un'associazione imprenditoriale fra i quattro principali terminal container ed il più grande terminal rinfuse del porto, seguirà le movimentazioni marittime e coordinerà le attività terminalistiche di lavorazione, afferma il suo amministratore delegato Heinrich Goller.

“È compito del Nautical Terminal Coordination mettere assieme i canali di comunicazione ed identificare l'interdipendenza delle decisioni prese in precedenza in ordine alla lavorazione delle mega-navi, nonché risolvere tali questioni al più presto possibile.

A differenza delle autorità portuali pubbliche, noi già seguiamo le navi nelle loro rotte di approccio, ad esempio per tutto il percorso da Gibilterra ed in particolare dai porti precedenti.

Siamo pertanto in grado di individuare molto presto le potenziali interruzioni e quindi sviluppare proposte basate sulle operazioni” afferma Goller.



Inoltre, la ricercatrice Flitsch afferma che lo HHLA e lo Eurogate, i due operatori di infrastrutture containerizzate del porto, stanno sviluppando un sistema di prenotazione dei veicoli per gli autotrasportatori che ci si aspetta venga implementato nella prima parte dell'anno prossimo.

La Flitsch sostiene che per una soluzione a lungo termine del problema, che probabilmente è destinato solo a peggiorare con il numero sempre maggiore di navi ULCV operative fra Asia e Nord Europa, sarebbe necessario un livello assai più elevato di integrazione dei dati.

“Ci sono un sacco di informazioni inutilizzate che potrebbero esserlo.

Una combinazione di fonti di dati costituisce il punto di partenza per l'integrazione della gestione dei traffici terrestri con i dati relativi all'affidabilità ed al carico delle navi.

Le fonti dei dati possono essere arricchite con notifiche di eventi quali le cattive condizioni meteo o gli scioperi ed i modelli di traffico avanzati offrono la possibilità di prevedere le domande, di mettere a punto le esigenze di equipaggiamento e di gestire i flussi di traffico marittimo e terrestre” dichiara la Flitsch.

Un sistema che è in fase di sviluppo è quello innovativo di auto-apprendimento denominato Truck Wait Time Forecasting presso l'Università Tecnologica di Amburgo, nel quale i dati storici sui tempi di attesa vengono combinati con le informazioni sugli eventi stocastici, richiedendo ai camionisti, agli spedizionieri e ad altri clienti del porto che vi lavorano giornalmente di aggiornare costantemente il sistema con dettagli sul traffico.

“Il concetto-chiave è che gli autotrasportatori e gli spedizionieri di merci condividano le informazioni sugli arrivi presso i nodi logistici nei porti e ricevano un incentivo a farlo, come l'imposizione di oneri di magazzinaggio flessibili o tempo in più per prelevare i contenitori in importazione” spiega la ricercatrice.

Il sistema dovrebbe funzionare quale applicazione per smartphone e ci si aspetta che venga collaudato nel porto in qualche momento dell'anno prossimo.

(da: theloadstar.co.uk, 18 Novembre 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

CALO RECORD DEI PREZZI NELLE ROTTE ASIA-EUROPA

I prezzi del trasporto di contenitori nei traffici Asia-Europa sono diminuiti di quasi il 21% la settimana scorsa; ciò rappresenta il maggior declino settimanale di sempre nell'ambito di tale rotta e va ad incidere effettivamente sugli incrementi tariffari raccomandati dai vettori all'inizio di novembre.

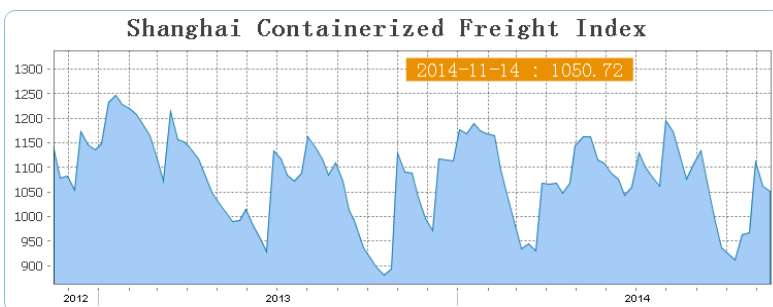
L'indice Shanghai Containerised Freight della settimana scorsa mostra come i prezzi fra i porti asiatici ed europei siano diminuiti del 20,5%, ovvero di 241 dollari, sino a 934 dollari per TEU.

In seguito al parziale successo degli incrementi tariffari generali posti in essere il 1° novembre scorso, le tariffe si erano innalzate sino a 1.312 dollari, il che significa che esse sono crollate di qualcosa come il 40,5% in appena due settimane.

Richard Ward, abituale commentatore del *Containers Freight Weekly* ha avvertito inoltre che esistono preoccupanti rapporti che indicano come siano disponibili tariffe basse sino a 1.600 e 1.700 dollari per FEU, cosa che suggerisce che questa settimana lo SCFI offrirà poche soddisfazioni.

Ward ha altresì sottolineato che in conseguenza dei cali della settimana scorsa le tariffe dell'Asia-Europa sono ora diminuite in 33 delle ultime 45 settimane.

“È preoccupante anche il fatto che non ci sia stato nessun incremento organico sostenuto nel corso del 2014 e che gli incrementi degni di menzione siano stati da attribuire solamente agli incrementi tariffari generali” afferma.



“Non sorprende che vi siano stati ulteriori annunci di incrementi tariffari generali in relazione a questa rotta di circa 800 dollari per TEU con effetto dal 1° al 15 dicembre a seconda del vettore” dice Ward.

“Se la domanda sarà abbastanza sostenuta da supportare un simile incremento non è ancora chiaro e si potrebbe facilmente ipotizzare che l'incremento sarà

respinto in concomitanza con i carichi inerenti al periodo che precede il Nuovo Anno Cinese”.

Nel contempo, anche nel settore Asia-Mediterraneo le tariffe sono scivolte di 178 dollari, ovvero del 14%, sino a 1.127 dollari per TEU.

Nell’ambito delle rotte dall’Asia alla costa occidentale degli Stati Uniti, tuttavia, secondo l’ultimo SCFI i prezzi dei box la settimana scorsa si sono arrampicati sino a 2.090 dollari per FEU, con un aumento di 163 dollari ovvero dell’8,5%.

Le tariffe sono state in rialzo anche nella tratta verso la costa orientale degli Stati Uniti questa settimana, essendo balzate in alto di 249 dollari, ovvero del 6,3%, nel corso del periodo di sette giorni sino a 4.190 dollari per FEU.

L’Indice Completo della settimana scorsa, dato il sensibile calo testimoniato nei traffici Asia-Europa, è sceso di 11,74 punti, ovvero dell’1,1%, sino a 1.050,72 punti.

Anche l’ultimo World Container Index mostra un declino altrettanto grande in relazione ai servizi operativi da Shanghai a Rotterdam dopo che essi erano diminuiti per la seconda volta consecutiva, scivolando di 350 dollari sino a 2.219 dollari per FEU.

Nella direzione opposta, le tariffe sono rimaste a 830 dollari per FEU.

Secondo il WCI, i prezzi da Shanghai alla volta del porto di Los Angeles sulla costa occidentale degli Stati Uniti, che continua a soffrire di una grave congestione, sono diminuiti di 132 dollari sino a 1.880 dollari per FEU.

Le tariffe per il viaggio di ritorno sono rimaste inalterate a 660 dollari per FEU.

La tariffa di riferimento per il nolo sulla tratta Hong Kong-Los Angeles della settimana scorsa, pubblicate dalla Drewry, sono diminuite di 50 dollari, ovvero del 2,7%, questa settimana sino a 1.825 dollari per FEU.

La Drewry afferma di aspettarsi ancora che tali cifre aumentino questa settimana sulla base degli incrementi generali tariffari della metà di novembre.

(da: lloydsloadinglist.com, 17 Novembre 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

INIZIATO IL COLLAUDO DELLA TRATTA FERROVIARIA DALLA CINA ALLA SPAGNA

Come si legge nel *Digital Journal*, la Cina ha inaugurato il viaggio ferroviario più lungo del mondo, che attraversa per intero l'Asia centrale e l'Europa.

Etichettato come la nuova Via della Seta, è probabile che esso dia un notevole impulso economico ai traffici fra Cina ed Unione Europea.

Il suo percorso andrà, secondo le dichiarazioni dei responsabili dell'iniziativa, dalla città di Yiwu sulla costa del Pacifico alla capitale spagnola Madrid.

Il *Washington Post* riferisce che il viaggio richiederà 21 giorni e sarà lungo 9.977 km.

Ciò lo rende 724 km più lungo della ferrovia Transiberiana da Vladivostok a Mosca, che in precedenza deteneva tale primato.

Secondo RT, il treno passerà attraverso la regione della Cina occidentale di Xinjiang e poi continuerà attraverso Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania e Francia prima di raggiungere la Spagna.

Si tratterà grosso modo dell'equivalente di un viaggio in treno da New York City a Bogotá, città sudamericana della Colombia.

Il suo capolinea di partenza è situato a Yiwu, centro di produzione per piccolo consumo posto a circa 320 km a sud di Shanghai.



Il *Washington Post* descrive la città come "la sede di un curioso misto di uomini d'affari stranieri e piccoli commercianti, fra cui una grande comunità di arabi".

L'intento della Cina è quello di ampliare i propri traffici con i mercati europei, che ammontano a più di 1 miliardo di dollari al giorno.

Il treno in questione è uno dei molti collegamenti ferroviari a lungo raggio simili in programma.

Secondo l'agenzia di stampa statale cinese, l'obiettivo è quello di "ridurre la dipendenza dal trasporto merci marittimo ed aereo".

Al momento, l'esercizio del collegamento ferroviario è costoso, ma le autorità affermano che con l'espansione dei traffici i suoi costi diminuiranno.

Il treno spingerà 82 carri merci ed una corsa di prova effettuata all'inizio dell'anno e terminata in Asia centrale ha già apportato 39 milioni di dollari in più ai traffici per la regione i Yiwu.

(da: railwaybulletin.com, 25 Novembre 2014)

TRASPORTO STRADALE

LA POLONIA CONSOLIDA LA PROPRIA POSIZIONE QUALE PRINCIPALE PAESE DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE DELL'UNIONE EUROPEA

La Polonia ha consolidato la propria posizione quale principale paese di autotrasporto internazionale in Europa secondo i dati annuali appena pubblicati in relazione all'autotrasporto merci dall'agenzia francese CNR (Comité National Routier).

Le sue ditte di autotrasporto hanno realizzato 147.274 milioni di tonnellate per km di movimentazioni relative a traffici internazionali nel 2013, con un incremento del 10,5% rispetto all'anno precedente.

Al secondo posto dietro la Polonia si è piazzata la Spagna, seguita dalla Germania, per quanto i traffici internazionali trasportati dai camionisti di questi paesi siano calati dello 0,4% (per la Spagna) e del 6,6% (per la Germania).

Come mostrano le cifre della CNR gli autotrasportatori polacchi da soli trasportano quasi un quarto di merci internazionali via strada nell'Unione Europea e hanno incrementato la propria attività di "cabotaggio" di circa il 40% nel 2013.



Essi adesso dispongono di una quota del 27% del mercato di cabotaggio dell'Unione Europea, vale a dire le movimentazioni di merci fra due o più mercati che non comprendono il paese di provenienza dell'autotrasportatore.

I traffici internazionali complessivi nei 28 stati membri dell'Unione Europea nel 2013 sono stati in aumento del 6,1% rispetto ai 12 mesi precedenti.

I 13 "nuovi" stati membri che si sono aggregati nel 2004 o dopo tale anno hanno fatto registrare una crescita media dei traffici di quasi il 10% rispetto al solo 2,2% dei 15 stati che da tempo fanno parte dell'Unione Europea.

Sei delle prime 10 posizioni relative all'autotrasporto internazionale sono occupate da questi "nuovi" stati membri dell'Unione Europea, ed i migliori interpreti di tale attività sono stati la Lituania (+13,3%) e la Romania (+26,7%).

Anche la Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Slovacchia hanno fatto registrare una solida crescita.

I Paesi Bassi (+10,7%) ed il Portogallo (+23,1%) sono i rimanenti paesi presenti nella classifica dei primi 10, così risultante: Polonia, Spagna, Germania, Paesi Bassi, Repubblica Ceca, Portogallo, Ungheria, Slovacchia, Lituania e Romania.

È degno di nota che gli autotrasportatori del Regno Unito, della Francia e dell'Italia – tre delle maggiori quattro economie dell'Unione Europea – non appaiono fra i primi 10.

I camionisti britannici, classificati al 18° posto, hanno incrementato i propri traffici internazionali dell'1% nel 2013, ma le attività internazionali rappresentano solamente il 5% delle attività di autotrasporto nel Regno Unito, mentre quasi il 60% delle attività complessive degli autotrasportatori polacchi si svolgono su tratte internazionali.

(da: lloydsloadinglist.com, 17 Novembre 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

LA RUSCON PUNTA A RADDOPPIARE IL SERVIZIO DAL PACIFICO RUSSO A MOSCA

La Ruscon, che appartiene al gruppo GCS, sta valutando di raddoppiare la frequenza del proprio servizio intermodale settimanale a giorno fisso dal porto di Vostochniy nella regione russa del Pacifico a Mosca.

Il servizio di treno-blocco, con un viaggio di appena 11 giorni, si è dimostrato così popolare presso i caricatori della Cina e del sud-est asiatico che sta già viaggiando in prossimità dei limiti di capacità.

“L’affidabilità e la velocità del servizio, unitamente alla nostra capacità unica nel consegnare i contenitori ai destinatari finali ovunque in Russia, hanno attirato sia gli importatori russi che i clienti internazionali” afferma Andrey Chernyshev, direttore vendite della GCS.

Il servizio intermodale, con capacità pari a 154 TEU, era stato inizialmente lanciato all’inizio di quest’anno principalmente per offrire ai caricatori della regione di Mosca un rapido collegamento ferroviario regolare alla volta dell’Estremo Oriente russo via Khabarovsk.



“Da allora abbiamo altresì realizzato una base clientelare per una vasta varietà di carichi, fra cui beni di largo consumo, macchinari e derrate alimentari, anche sulla tratta diretta ad ovest” spiega Chernyshev.

Il treno parte dal porto di Vostochniy, nei pressi della città di Nokhodka, tutte le domeniche ed arriva al terminal MANP di Mosca, appartenente alla GCS, 11 giorni dopo al giovedì.

Il terminal dispone di un piazzale per contenitori completamente equipaggiato, un deposito doganale con magazzini per lo svuotamento dei container se

richiesto, così come di un parco-camion per il trasporto successivo alla volta dei clienti finali.

“Il nostro servizio intermodale da Vostochniy è unico perché offre consegne ad una gamma completa di destinazioni finali nella Russia europea: dal nord-ovest, porto di San Pietroburgo compreso, alla Russia meridionale.

Si tratta in entrambi i casi di zone in cui la Ruscon e la GCS hanno molti anni di esperienza e competenza” afferma Chernyshev.

La GCS, una delle prime dieci imprese di trasporto contenitori in Russia e nella CSI, ha investito in modo ingente nel terminal MANP, situato a 45 km a sud-est di Mosca, sin dal momento dell’acquisizione dell’infrastruttura nel 2006.

Essa offre servizi intermodali regolari a tutta una gamma di destinazioni nella Russia interna, comprese le province più remote.

Questi servizi ferroviari offrono rapidi ed affidabili collegamenti ai caricatori che inviano merci alla volta degli Urali, della Siberia e dell’Estremo oriente russo ed inoltre contribuisce a far sì che i produttori di quelle zone abbiano contenitori sufficienti per esportare.

“Siamo stati ben contenti della risposta al nostro servizio intermodale settimanale da Vostochniy a Mosca, di modo che puntiamo a lanciare un secondo servizio al fine di far fronte alla domanda” dichiara Chernyshev.

Il numero complessivo dei container spediti dal momento della corsa pilota di questo servizio ad agosto è stato di 1.100 unità ovvero 1.797 TEU.

GCS

La GCS (Global Container Service) lavora con successo nel mercato containerizzato russo sin dal 1995.



Dopo avere iniziato quale agenzia marittima, oggi è fra le prime dieci imprese

attive nel trasporto containerizzato in Russia e nella CSI.

La GCS appartiene ad una delle maggiori società-holding di trasporto della Russia, la Delo, che possiede inoltre diverse risorse terminalistiche nel porto di Novorossiysk.

Il gruppo GCS consiste di sette società impegnate in vari campi del trasporto di container fra cui l’attività di agenzia, la logistica e le operazioni terminalistiche.

Il gruppo ha ambiziosi programmi per continuare ad espandere le proprie attuali società ed aggiungerne di nuove allo scopo di far fronte alla crescente

domanda di servizi di trasporto professionali in Russia, nella CSI ed ancora più lontano.

La GCS ha annunciato l'obiettivo strategico consistente nel raddoppio dei propri risultati containerizzati e del conseguimento del triplo delle entrate nel giro dei prossimi cinque anni.

Ciò verrà conseguito attraverso il consolidamento dei propri sistemi verticalmente integrati per consentire la consegna senza soluzione di continuità dei contenitori in qualsiasi destinazione in Russia ed in tutto il mondo.

La GCS fa affidamento sul suo personale consistente in oltre 1.200 dipendenti e sulla stretta collaborazione con importanti società di trasporto russe ed internazionali al fine di contribuire a raggiungere i propri obiettivi.

Ruscon

La Ruscon, consociata multimodale della GCS, è uno dei principali operatori di trasporto nel settore containerizzato russo.

La sua esperta squadra di circa 900 persone in 11 uffici in tutta la Russia e la CSI movimentata oltre 200.000 TEU all'anno.

Basata su un combinazione di infrastrutture appartenenti alla GCS e la cooperazione con importanti fornitori di logistica internazionali e russi, la Ruscon gestisce flussi di prodotti transfrontalieri e transcontinentali da e per la Russia.

La società fornisce esaustive soluzioni per la filiera distributiva mediante l'organizzazione di trasporto merci marittimo, consegne in treno e camion, lavorazioni terminalistiche, magazzinaggio e spedizioni.

(da: allaboutshipping.co.uk, 17 Novembre 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA NORMATIVA SULLE EMISSIONI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO POTREBBE COSTRINGERE ALLA RIPROGETTAZIONE DELLE FILIERE DISTRIBUTIVE CONTAINERIZZATE ASIA-EUROPA

I partecipanti alla mostra Intermodal svoltasi a Rotterdam in settimana si sono sentiti dire che l'istituzione delle Secas (aree di controllo delle emissioni solforose) all'inizio dell'anno prossimo potrebbe comportare una fondamentale riprogettazione delle filiere distributive containerizzate Asia-Europa.

Mike Garratt, amministratore delegato della MDS Transmodal, ha dichiarato che è probabile che la nuova regolamentazione – ai sensi della quale le navi saranno costrette a bruciare carburante con contenuto di zolfo pari allo 0,1% o ancora meno quando navigano nel Canale della Manica e nei mari del Nord e Baltico, dovendo pertanto effettivamente passare dal normale olio carburante pesante al gasolio marino distillato – comporti costi di navigazione notevolmente più alti dal momento che i vettori introdurranno sovrapprezzi correlati alle Secas.

Diverse linee di navigazione hanno già annunciato che tali sovrapprezzi saranno applicati dal 1° gennaio prossimo, con scale indicizzate a seconda di quanto lontano nell'ambito di una Seca viaggiano le merci del caricatore.

La Maersk lo ha fissato a 50-150 dollari per TEU, la MSC a 15-130 dollari per TEU, la CMA CGM a 40-230 dollari per TEU e l'operatore nord-europeo di raccordo e cabotaggio marittimo a corto raggio Unifeeder, che opera quasi esclusivamente nell'ambito delle Secas, a 88 dollari per container.

Tuttavia, i modelli elaborati dalla società di Garratt mettono in dubbio quei livelli.

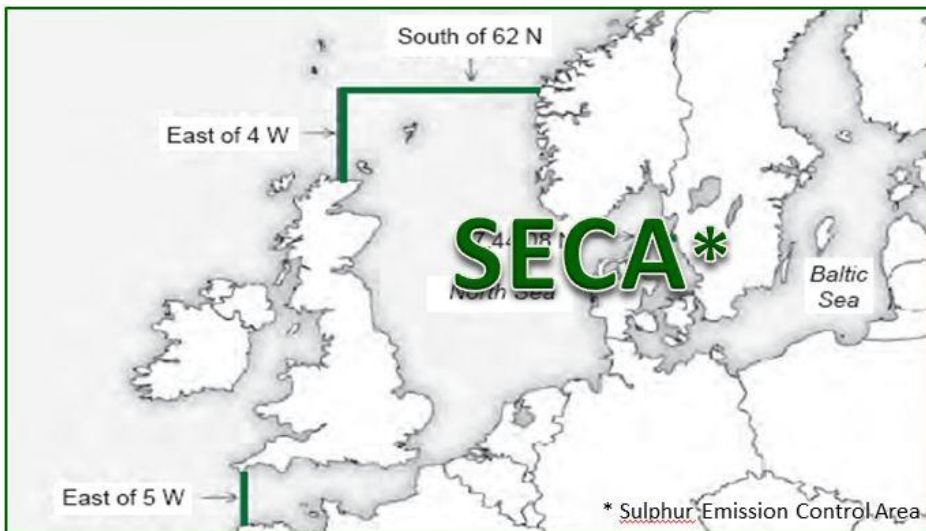
Partendo dal presupposto che i prezzi del carburante restino al livello odierno, e che il gasolio marino distillato continui ad essere del 50% più caro dell'olio carburante pesante, Garratt ha calcolato che il costo del bunker per TEU in un servizio transatlantico in cui qualcosa come il 31% della distanza verrebbe percorsa nell'ambito di una Seca (anche gli Stati Uniti stanno imponendo la stessa regolamentazione per le sue linee costiere) potrebbe incrementarsi da 208 a 240 dollari, in un servizio transpacifico con il 7% della distanza in una Seca si incrementerebbe da 448 a 462 dollari e, infine, in un servizio Asia-Europa con il 7% in una Seca salirebbe da 452 a 468 dollari.

“Il servizio che andrà incontro al maggiore incremento dei costi a causa delle nuove regole è un’operazione transatlantica dalla Finlandia agli Stati Uniti” ha detto Garratt.

Il direttore della MDS Transmodal si è anche chiesto se, in conseguenza dei costi più elevati, possa verificarsi un dirottamento dei carichi dal Nord Europa.

“Il Regno Unito ad esempio ha alcuni importanti porti – Liverpool e Bristol – che sono al di fuori della Seca, e non c’è alcuna ragione per cui essa non possa essere servita attraverso di loro.

In effetti, anche se i quattro principali porti europei sono tutti all’interno della Seca, il 53% dei traffici containerizzati a lungo raggio generati in Europa sono destinati a oppure provenienti da paesi nell’ambito delle Secas, una percentuale che sale sino al 70% se si tiene conto dei paesi che non appartengono all’Unione Europea.



“Può essere che le linee di navigazione capiscano sempre più che ha senso servire l’Europa attraverso i porti del Mediterraneo: infatti, le linee di navigazione stanno già incrementando la loro presenza lì, visto che l’alleanza 2M ha in programma 10 servizi Asia-Mediterraneo rispetto ai 12 servizi Asia-Nord Europa” afferma Garratt.

Il direttore suggerisce che porti francesi quali Marsiglia e Nantes potrebbero assistere ad un incremento dei volumi se i servizi intermodali in uscita da loro fornissero collegamenti con l’hinterland abbastanza forti, mentre uno scalo presso un porto di nord-ovest al di fuori della Seca potrebbe comportare un possibile risparmio di 64 dollari per contenitore carico.

“L’incremento reale dei costi dipenderà dalle distanze, ma si tratta di un altro aspetto da aggiungere alla tensione fra le linee ed i loro clienti: generalmente i caricatori sono poco informati in ordine ai veri costi del trasporto” dichiara Garratt, aggiungendo che questo ha scoraggiato le relazioni a lungo termine fra le linee di navigazione ed i loro clienti.

Egli ha inoltre suggerito che le relazioni fra le linee ed i porti potrebbero cambiare.

“In uno scenario di questo tipo, i terminal portuali faranno affidamento sempre di più sulla qualità dei loro collegamenti con l’entroterra e gli operatori intermodali possono allearsi in modo molto più stretto con i porti piuttosto che con le linee, supportando l’offerta che un porto può fare.

Una ulteriore conseguenza consiste nel fatto che sia probabile che l’integrazione dei terminal terrestri costituisca una conseguenza dell’adozione di navi più grandi e della concentrazione industriale che sta avvenendo nel trasporto marittimo di linea” dichiara Garratt.

(da: theloadstar.co.uk, 14 Novembre 2014)

LOGISTICA

IN UN CONTESTO DI RAPIDI MUTAMENTI, I CARICATORI DIFFIDANO DEI CONTRATTI DI FORNITURA DI LOGISTICA INTEGRATA A LUNGO TERMINE

Nel corso del summit annuale EFT dei 3PL, svoltosi ad Amsterdam il 19 novembre, i partecipanti hanno sentito dire che vi sono pochi casi di caricatori che puntano ad estendere la durata dei contratti con i fornitori servizi logistici.

Malgrado un prolungato dibattito nel settore, durato un certo numero di anni, sul fatto che caricatori e fornitori di servizi logistici integrati dovrebbero sviluppare partenariati a lungo termine, ci sono state poche iniziative verso un allungamento dei termini contrattuali fra loro, che, alcuni sostengono, consentirebbe ai fornitori di servizi di effettuare un investimento maggiore in soluzioni su misura per la clientela.

Il direttore della logistica EMEA ESN della Hewlett-Packard, Mark Schneider,



afferma che i contratti triennali sono rimasti quelli con il limite più lungo e ha aggiunto che non vi è stata alcuna iniziativa da parte del gigante dell'elettronica per passare alla durata decennale, o quanto meno quinquennale.

“Non potevamo proprio passare a quel livello.

Non otteniamo quel genere di impegno da parte dei nostri clienti, di modo che è quasi impossibile per noi estendere le nostre relazioni 3PL da tre a dieci anni” ha detto Schneider.

Robert Kearns, direttore anziano dello sviluppo attività europee alla Ingram Micro Supply Chain, afferma che è più probabile che avvenga il contrario.

“Ne ho anche sentito parlare in occasione di varie conferenze ma non ne ho mai visto passare dalla mia scrivania” sostiene.

“Al contrario, sembra che nei contratti venga inserito un numero maggiore di clausole di risoluzione, che bloccano gli investimenti da parte dei 3PL perché ci sono meno garanzie che il contratto giunga alla sua scadenza naturale”.

Tuttavia, Kearns sostiene altresì che i rapidi cambiamenti in atto nello scenario della distribuzione al dettaglio nel corso degli ultimi anni forniscono qualche spiegazione al riguardo.

“Lo straordinario passaggio al commercio elettronico sta cambiando tutto e ha reso assai difficile per i clienti pensare di estendere la durata dei contratti quando spesso in realtà non sanno che cosa sembrerà la loro attività nel giro di 18 mesi” ha detto.

Peraltro, i fornitori di servizi logistici che presentano una combinazione di logistica a lungo termine e di attività di trasporto merci dovrebbero accogliere con favore quella riluttanza, sostiene Peter Jasperse, amministratore delegato della APL Logistics Benelux.

“Posso capire senz’altro che si voglia avere un contratto se si è un 3PL, ma se si è nel trasporto merci occorre che ci sia l’opportunità di muoversi di pari passo con il mercato” afferma e suggerisce che ci sono altri modi per strutturare gli investimenti in capacità per particolari contratti.

“Quello che spesso puntiamo a fare è costituire una joint-venture con i clienti in termini di sviluppo congiunto di soluzioni informatiche per una particolare filiera della distribuzione: in seguito, ciò evolve in un partenariato piuttosto che in una relazione a lungo termine” dice Jasperse.

(da: theloadstar.co.uk, 19 Novembre 2014)

LEGISLAZIONE

L'ESC AVVERTE: C'È BISOGNO DI CONTROLLI SULLE ALLEANZE RISCHIOSE

L'ESC (Consiglio dei Caricatori Europei) ha avvertito che le recenti iniziative a favore di un mercato del trasporto marittimo containerizzato di linea a livello globale nelle mani di quattro grandi alleanze rappresenta "uno sviluppo rischioso per il libero mercato del trasporto merci sul mare", affermando che ciò sarebbe un male per i clienti delle linee di navigazione ed i consumatori finali "in termini di prezzi e qualità del servizio", se le autorità per la concorrenza non dovessero imporre rigorose condizioni alle operazioni delle alleanze.

"Nel corso degli ultimi mesi, c'è stata un'iniziativa globale verso un maggiore consolidamento nel mercato containerizzato marittimo" ha osservato l'organismo dei caricatori.

"In seguito a questo concentramento, i traffici mondiali si trovano ora di fronte ad un mercato dominato da quattro grandi alleanze che rappresentano oltre il 95% della capacità navale containerizzata complessiva di tutto il mondo".

L'ESC, che in origine era stato costituito al fine di opporsi all'adesso abrogato sistema delle "conferenze" delle alleanze o dei cartelli delle linee di navigazione containerizzate, afferma che gli armatori sono stati spinti ad effettuare questa razionalizzazione per limitare i costi e raggiungere economie di scala con navi sempre più grandi ed una cooperazione maggiore.

Consortia	East-West	Eur-FE	Transpac	Transat
2M	27%	34%	15%	40%
CCU	15%	20%	13%	6%
CKYHE	25%	23%	32%	4%
G6	28%	20%	33%	38%
All	95%	97%	93%	88%

Dopo il rifiuto da parte delle autorità cinesi della proposta relativa all'alleanza P3 fra Maersk, MSC e CMA-CGM – in ordine alla quale avevano "concluso che essa era dannosa per le attività cinesi ed avevano valutato che l'alleanza si caratterizzava più come una fusione fra i due principali operatori navali del mondo che come un accordo di condivisione di navi" – c'era stata un'accelerazione del processo di cooperazione.

Come osserva l'ESC, la Maersk e la MSC hanno deciso di cooperare nella 2M; la G6 ha rafforzato la propria cooperazione e ha incluso gli Stati Uniti nel proprio raggio d'azione; la Evergreen (quarto armatore containerizzato del mondo) si è aggregata all'alleanza CKYH; infine, la CMA-CGM, la UASC e la CSCL hanno costituito un'alleanza denominata Ocean Three.

"Tutte queste alleanze adesso stanno tutte quante raggiungendo un punto critico (solo la CKYHE è ancora in fase di valutazione da parte della Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) e sarà consentito loro di effettuare operazioni senza un rigoroso controllo o senza nessun controllo del tutto.

L'ESC, quale organismo rappresentativo dei caricatori, considera l'aggregazione del mercato in quattro enormi alleanze una situazione assai rischiosa" afferma l'ESC.

"Infatti, troppe quote di mercato in troppo poche mani condurranno ad un oligopolio in cui la qualità del servizio verrà messa in pericolo.

Gli armatori, ovviamente, saranno tentati di razionalizzare sempre più servizi allo scopo di risparmiare più denaro ed incrementare le entrate.

L'estremismo nel razionalizzare assumerà la forma della riduzione del numero di scali diretti, della riduzione del numero dei servizi, dell'incremento dei prezzi, eccetera".

L'ESC afferma che la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti, attraverso il Commissario Lidinski, aveva altresì riconosciuto la potenziale minaccia alla concorrenza di tale situazione e stava supportando l'organizzazione di un summit globale sulla concorrenza con la partecipazione delle autorità competenti degli Stati Uniti, della Cina e dell'Europa e di altri enti ancora.

Il Consiglio dei Caricatori Europei ha affermato di avere "accolto calorosamente questa opportunità di poter affrontare tale preoccupazione globale al livello corretto con le autorità per la concorrenza maggiormente coinvolte".

Al fine di preparare questo summit, e di essere in grado di promuovere la propria posizione, l'ESC ha dichiarato che avrebbe incontrato la direzione per la concorrenza "DG COMP" della Commissione Europea e presentato il suo piano finalizzato alla realizzazione di un sistema di monitoraggio per le alleanze.

L'ESC afferma che i consigli dei caricatori americani ed asiatici sarebbero naturalmente incoraggiati ad adottare lo stesso approccio verso le proprie autorità nazionali per la concorrenza.

"Ad esempio, il Consiglio dei Caricatori Europei vorrebbe assistere ad un monitoraggio da parte dei guardiani della concorrenza della capacità mensile,

dei tassi di riempimento reali e delle entrate medie mensili per TEU” ha detto l’ESC.

“Inoltre, dev’essere realizzato un rigoroso monitoraggio delle modifiche alle tariffe di nolo in seguito ai cambiamenti di capacità”.

Il Consiglio ha altresì richiesto la creazione di un sistema di preavviso di notifica in modo che i clienti non debbano più subire i danni derivanti dalle cancellazioni all’ultimo momento di scali, partenze o prenotazioni.

“Infine, ci piacerebbe assistere all’istituzione di un osservatorio della qualità del servizio allo scopo di evitare una situazione in cui le alleanze comportino il decremento della qualità del trasporto e, di conseguenza, un ostacolo ai traffici globali ed alla sua potenziale crescita” conclude l’ESC.

(da: lloydsloadinglist.com, 21 Novembre 2014)

STUDI E RICERCHE

L'ANALISI DELLE RISORSE FONDAMENTALI DEI TERMINAL CONTAINER MOSTRA UNA NOTEVOLE DIVERSITÀ DELLE PRESTAZIONI

Secondo il rapporto "*Container Terminal Capacity and Performance Benchmarks*" pubblicato dalla società di consulenze marittime Drewry, le prestazioni operative dei terminal container mondiali mostrano una notevole disparità a seconda della localizzazione, delle dimensioni dei terminal e del tipo di traffico.

Il rapporto analizza le prestazioni reali di un campione di circa 500 terminal di tutto il mondo in relazione ad un periodo triennale (2011-2013) per quanto attiene i tre aspetti-chiave dei terminal container: le banchine, il piazzale e le gru a portale bordo-terra.

"Queste analisi sono deliberatamente distinte dalle tipiche misurazioni correlate al livello di servizio quali le movimentazioni delle gru per ora" afferma Neil Davidson, analista esperto in materia di porti e terminal della Drewry.

"Invece, esse riflettono le prestazioni delle più importanti – e costose – infrastrutture e risorse di equipaggiamento di un moderno terminal container.

Si tratta di un'informazione-chiave di cui gli operatori ed investitori debbono essere consapevoli.

Ad esempio, un produttore di equipaggiamenti vi dirà che una gru a portale è in grado teoricamente di movimentare 250.000 TEU all'anno e questo corrisponde a verità.

La nostra analisi, peraltro, mostra che tale cifra è vera in media, mentre in realtà le gru a portale in tutto il mondo movimentano solo circa la metà di tale quantitativo all'anno".

Un riassunto delle medie a livello mondiale per il 2013 è riportato nella tabella sottostante.

Rispetto a tutte e tre le misurazioni, i terminal in Asia e nel Medio Oriente hanno in genere conseguito cifre più alte rispetto alle medie mondiali.

La differenza è più marcata nei TEU per ettaro dove le regioni dalle migliori prestazioni hanno fatto registrare una cifra sino al 70% in più rispetto alla media mondiale.

Le regioni che hanno conseguito le cifre più basse rispetto alle medie mondiali comprendevano il Nord America e parti dell'Europa.

Esistono diverse ragioni per queste difformità a livello regionale.

MISURAZIONE DELLE PRESTAZIONI DELLE RISORSE-CHIAVE NEI TERMINAL CONTAINER MONDIALI (2013)

Misurazione delle prestazioni	Media globale
TEU per metro di banchina annuali	1.072
TEU per ettaro annuali	24.791
TEU per gru a portale annuali	123.489

Fonte: "Container Terminal Capacity and Performance Benchmarks" della Drewry

Ad esempio, le prestazioni dei grandi terminal sono marcatamente migliori di quelle dei piccoli.

Le dimensioni medie dei terminal in Asia sono molto maggiori di quelle di posti come l'Africa o il Sud America.

Inoltre, le prestazioni dei terminal di trasbordo sono notevolmente migliori di quelle delle porte d'accesso per diversi motivi fra cui le maggiori dimensioni delle navi e degli scambi di contenitori per scalo, i minori tempi di sosta dei container ed anche perché la maggior parte dei terminal di trasbordo sono molto più grandi di quelli della maggior parte delle porte d'accesso.

La scelta dell'equipaggiamento da piazzale naturalmente incide moltissimo sui TEU per ettaro e molti terminal asiatici hanno una elevata densità di sistemi RTG e RMG.

I terminal con risultati più piccoli hanno una maggiore tendenza ad utilizzare equipaggiamento da impilaggio nei piazzali a bassa densità e quelli con risultati maggiori utilizzano soluzioni di impilaggio nei piazzali più dense.

Il rapporto esamina altresì specificamente le prestazioni dei 25 terminal container completamente o semi-automatizzati operativi oggi in tutto il mondo.

Questi terminal automatizzati costituiscono meno del 5% dei terminal complessivi, per quanto la loro percentuale sia in crescita.

Nel 2013 essi hanno conseguito TEU per metro di banchina e TEU per gru circa il 25% in più rispetto alla media mondiale.

Tuttavia, ciò in parte è stato dovuto al fatto che i risultati medi dei terminal automatizzati presenti nel campione analizzato sono stati del 70% circa più elevati di quella della media terminalistica mondiale.

È significativo, peraltro, che i TEU per ettaro dell'area terminalistica per le infrastrutture automatizzate sia stata di quasi il 10% inferiore alla media globale.

“L'automazione terminalistica è un argomento di alto profilo anche se il suo impiego, per ora, è relativamente limitato” continua Davidson.

“La nostra analisi suggerisce che il suo effetto sull'intensità dell'uso delle risorse-chiave dei terminal container è variabile e pertanto le decisioni sull'automazione debbono essere valutate con molta attenzione di volta in volta”.

(da: hellenicshippingnews.com, 12 Novembre 2014)

SICUREZZA E PROTEZIONE

L'IMO ADOTTA UNO STORICO CODICE POLARE

L'IMO (International Maritime Organization) ha adottato una storica normativa finalizzata a migliorare la sicurezza delle navi operative nelle regioni polari e dei loro equipaggi.

Nel corso della 94^a sessione della Commissione Sicurezza Marittima dell'IMO svoltasi la settimana scorsa, l'IMO ha adottato il Codice Internazionale per le Navi Operative nelle Acque Polari, comunemente indicato come Codice Polare, così come i relativi emendamenti alla SOLAS (Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare).

Il Codice Polare è la prima normativa generale vincolante per le navi che si occupa specificamente dei potenziali pericoli tipici dell'ambiente artico ed antartico, come il ghiaccio, la lontananza e le condizioni meteorologiche rigide e rapidamente mutevoli, e fornisce obiettivi e requisiti funzionali correlati alla progettazione, alla costruzione, all'equipaggiamento, alle operazioni, all'addestramento, alla ricerca ed al salvataggio delle navi.

La data attesa per l'entrata in vigore degli emendamenti alla SOLAS è il 1° gennaio 2017 per le nuove navi costruite dopo quella data.



Alle navi costruite prima del 1° gennaio 2017 sarà richiesto di soddisfare i requisiti pertinenti del Codice Polare entro la prima ispezione intermedia o di rinnovo – quale che sia la prima a verificarsi – dopo il 1° gennaio 2018.

Il Codice Polare sarà obbligatorio ai sensi sia della SOLAS che della MARPOL (Convenzione per la Prevenzione dell'Inquinamento dalle Navi).

L'adozione del Codice Polare è stata dovuta all'incremento dei traffici marittimi nelle regioni polari, in particolare nell'artico dove la riduzione dei ghiacci marini ha aperto nuove rotte ed esteso la stagione di navigazione estiva.

Le navi che frequentano le regioni polari devono già conformarsi a tutti i pertinenti standard internazionali adottati dall'IMO, ma il capitolo XIV della SOLAS di nuova adozione "Misure di sicurezza per le navi operative nelle acque polari" aggiunge altri requisiti, rendendo obbligatorio il Codice Polare nelle sezioni Prefazione, Introduzione e Parte I – A (misure di sicurezza).

Anche se il Codice è stato accolto favorevolmente nella maggior parte dei casi e viene considerato come un importante passo avanti per la navigazione nell'artico, è stato peraltro criticato per gli aspetti che non prevede, quali il trattamento delle acque di zavorra e l'uso dell'olio carburante pesante.

(da: gcaptain.com, 22 Novembre 2014)

IN CALENDARIO

- **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.