



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

**ANNO XXXIII**  
**Numero del 31 ottobre 2015**

**NOTIZIE C.I.S.CO.**

GIORDANO BRUNO GUERRINI NUOVO PRESIDENTE DEL B.I.C. ....	Pag. 3
C.I.S.CO. PREMIA GLI "STUDI IN SHIPPING" .....	" 5

**PORTI**

I VOLUMI DEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO DI MARSIGLIA AUMENTANO DEL 4% PER 8,8 MILIONI DI TONNELLATE (915.036 TEU) .....	" 6
---	-----

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA DREWRY DIPINGE UN QUADRO FOSCO PER IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI A CAUSA DEI PROBLEMI DERIVANTI DAL RALLENTAMENTO A LIVELLO GLOBALE .....	" 8
---	-----

**TRASPORTO FERROVIARIO**

PASSO AVANTI VERSO UNO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO .....	" 10
---	------

**TRASPORTO STRADALE**

AUMENTA LA CRIMINALITÀ LEGATA AL TRASPORTO MERCI IN EUROPA E I SEQUESTRI DI CAMION DIVENTANO PIÙ VIOLENTI .....	" 12
--	------

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

PER LA INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING IL TRASPORTO MARITTIMO NON DOVREBBE ESSERE TRATTATO COME UNA ECONOMIA DELL'OCSE .....	" 15
---	------

**LOGISTICA**

I TRASPORTI E LA LOGISTICA DI AMAZON POTREBBERO FAR GUADAGNARE AL GIGANTE DELL'E-COMMERCE 5 MILIARDI DI DOLLARI ALL'ANNO .....	" 17
---	------

**STUDI E RICERCHE**

SECONDO LA BIMCO IL CONTESTO GENERALE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO APPARE ANCORA PIÙ FOSCO .....	" 20
--	------

**REEFER**

IL TRASPORTO MERCI MARITTIMO SMUOVE LE ACQUE, MA NON TUTTO È PERDUTO PER IL TRASPORTO AEREO NELL'AMBITO DEI DEPERIBILI .....	Pag.	22
---	------	----

**SICUREZZA E PROTEZIONE**

LE OPERAZIONI PORTUALI: UN'ATTIVITÀ RISCHIOSA .....	"	25
---	---	----

**CONFERENZE E CONVEGNI**

PER SCONFIGGERE LA CONGESTIONE, ALLE OPERAZIONI TERMINALISTICHE CONTAINERIZZATE ASIATICHE SERVE UNA RIVOLUZIONE, NON UN'EVOLEZIONE .....	"	28
---	---	----

<b>IN CALENDARIO</b> .....	"	31
----------------------------	---	----

**31 ottobre 2015**

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

## NOTIZIE C.I.S.CO.

### GIORDANO BRUNO GUERRINI NUOVO PRESIDENTE DEL B.I.C.

Il B.I.C. (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal) ha annunciato oggi l'elezione del proprio nuovo Presidente del Consiglio Direttivo, in seguito alla designazione ad unanimità di Giordano Bruno Guerrini, membro del Consiglio medesimo.

Guerrini offre volontariamente il proprio tempo quale membro del Consiglio Direttivo dal 2000 e svolge le funzioni di Vice Presidente dal 2014.

Guerrini ha apportato all'organizzazione la sua esperienza ultraquarantennale nel campo del trasporto di contenitori.

Il nuovo Presidente ha iniziato la sua carriera svolgendo vari ruoli nei settori



delle spedizioni, del leasing e dell'agenzia marittima sia in Italia che all'estero.

Nel 1980 Guerrini fu determinante nella costituzione della Hapag-Lloyd Italia a Genova, divenendo infine Presidente ed Amministratore Delegato della nuova controllata.

In questa veste, Guerrini ha istituito i primi collegamenti ferroviari intermodali con il Nord Europa e ha partecipato alla fusione della CP Ships nel gruppo Hapag-Lloyd nel 2006.

In seguito, ha svolto le funzioni di Vice Presidente anziano e direttore delle operazioni per la Regione Sud della Hapag-Lloyd AG, una delle quattro divisioni globali della società, con piena responsabilità per le operazioni nel Mediterraneo, in Medio Oriente ed in Africa.

Nella sua qualità di raccomandatario marittimo, Guerrini ha inoltre gestito un'attività di agenzia marittima a conduzione familiare e ha partecipato a varie società terminalistiche e logistiche come azionista e direttore.

Dal 2004 svolge la funzione di Segretario Generale del C.I.S.Co. (Council of Intermodal Shipping Consultants), mentre dal 2010 fa parte del Consiglio Direttivo di Assiterminal.

Lasciando l'incarico dopo 12 anni in qualità di Presidente, Michel Hennemand resterà nel Consiglio Direttivo quale Vice Presidente.

Bertrand Geoffray, Segretario Generale del BIC, si è unito ai suoi colleghi ed all'intero Consiglio nell'esprimere i propri sentiti ringraziamenti a Hennemand per i suoi molti anni di supporto e dedizione al BIC.

Geoffray ha poi rivolto il benvenuto a Guerrini nel suo nuovo ruolo, affermando: "Il BIC è fortunato ad avere membri del Consiglio attivi che offrono generosamente il proprio tempo e le proprie competenze all'organizzazione.

Non potremmo essere più felici che Giordano abbia accettato di continuare a supportare il BIC in qualità di Presidente del Direttivo".

Nel corso di una simpatica cerimonia il Presidente uscente Michel Hennemand ha consegnato le chiavi simboliche del BIC al nuovo Presidente.

*(da: bic-code.org, 12 ottobre 2015)*

## C.I.S.CO. PREMIA GLI "STUDI IN SHIPPING"

Sette borse di studio, attribuite ad altrettanti studenti universitari di corsi di laurea triennale e magistrale in materie attinenti allo shipping, sono state assegnate da C.I.S.Co. nel corso della *Genoa Shipping Week 2015*.

Il Council of Intermodal Shipping Consultants ha garantito agli studenti universitari un supporto nella misura di 1.500 euro "per contribuire a migliorare la conoscenza e la diffusione di buone pratiche nel settore dello shipping".

Cisco, rappresentante italiano del Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC), che dell'ultima Genoa Shipping Week è

stato anche partner istituzionale, ha aggiunto di augurarsi di poter "premiare in Italia anche nel 2016".



(da: [ship2shore.it](http://ship2shore.it), 20 ottobre 2015)

## PORTI

### **I VOLUMI DEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO DI MARSIGLIA AUMENTANO DEL 4% PER 8,8 MILIONI DI TONNELLATE (915.036 TEU)**

Il porto della Francia meridionale di Marsiglia Fos ha mantenuto la propria crescita nel 2015 in tutti i principali settori di attività ed i suoi risultati produttivi relativi ai carichi alla fine di settembre sono stati complessivamente di 60,9 milioni di tonnellate, in aumento del quattro per cento.

I traffici containerizzati hanno conseguito quattro punti percentuali in termini di tonnellaggio ed unitari, per 8,8 milioni di tonnellate e 915.036 TEU.

I volumi di traffico marittimo a Fos sono stati agevolati all'inizio di settembre dallo scalo inaugurale della *Venus* da 14.000 TEU della China Shipping Container Lines.

Afferma un portavoce del porto: "Continuiamo a conseguire quote di mercato nel nostro hinterland, che è fondamentale in un periodo di stagnazione della crescita economica in Asia.

Tali progressi aiuteranno a supportare vari progetti di sviluppo che saranno portati avanti nel 2016".



Le prestazioni relative ai container hanno dato una spinta alla crescita dell'uno per cento per 13,5 milioni di tonnellate, compresi i 2,9 milioni di tonnellate derivanti dai traffici ro-ro in aumento del quattro per cento e del sei per cento relativo a 126.747 veicoli.

Le rinfuse liquide hanno terminato con un risultato migliore di quattro punti per 36,6 milioni di tonnellate, indotte dalla crescita del 4% del petrolio greggio e dei prodotti petroliferi per 33,9 milioni di tonnellate.

Le importazioni di greggio sono aumentate del sei per cento per 19,6 milioni di tonnellate dal momento che le raffinerie hanno tratto ulteriore vantaggio dai prezzi bassi.

I loro risultati hanno controbilanciato il calo delle importazioni di prodotti raffinati, dove i volumi complessivi sono rimasti stabili a 9,5 milioni di tonnellate.

I gas di petrolio liquefatti sono saliti del 15% per 1,6 milioni di tonnellate, mentre i gas naturali liquidi hanno continuato a ridurre il deficit dello scorso anno concludendo il periodo in esame in ribasso di tre punti per 3,1 milioni di tonnellate.

I prodotti chimici liquidi e quelli agricoli sono scivolati del tre per cento per 2,7 milioni di tonnellate a causa dell'unità di cracking di Lavera che è stata fuori servizio per sei settimane all'inizio dell'estate anche se poi le operazioni sono tornate alla normalità.

Le rinfuse secche hanno ripetuto l'incremento dell'otto per cento a metà anno sino a raggiungere i 10,8 milioni di tonnellate nel periodo di nove mesi, con i volumi dell'industria dell'acciaio – per lo più importazioni di materie prime – in miglioramento del sei per cento per 7,5 milioni di tonnellate.

Le rinfuse agricole sono diminuite del 12 per cento sino a 660.000 tonnellate ma le altre rinfuse hanno contribuito per 2,6 milioni di tonnellate, in aumento del 21 per cento.

La notevole crescita presso il terminal Carfos è stata contrassegnata dalle ingenti consegne di carbone e bauxite e da 15.000 tonnellate di traffico casuale a settembre.

*(da: seanews.com.tr, 26 ottobre 2015)*



## TRASPORTO MARITTIMO

### LA DREWRY DIPINGE UN QUADRO FOSCO PER IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI A CAUSA DEI PROBLEMI DERIVANTI DAL RALLENTAMENTO A LIVELLO GLOBALE

LA Drewry ha quasi dimezzato le proprie previsioni sulla crescita globale per il trasporto marittimo di contenitori quest'anno, in ribasso fino al 2,2% rispetto al 4,3%, e le sue previsioni relative al 2016 sono state ridimensionate al 3,3% dal 4,9%, cosa che riflette la "natura significativa" del rallentamento a livello globale nel corso degli ultimi mesi.

In occasione della pubblicazione del suo ultimo rapporto "*Global Container Terminal Operators Annual Review & Forecast*", il direttore delle ricerche su porti e terminal della Drewry Neil Davidson ha affermato che il ridimensionamento è giunto dopo che le prospettive della domanda sono sensibilmente peggiorate.

"Le previsioni sulla domanda rivisitate avranno inevitabilmente un impatto sulle previsioni relative alla capacità per i terminal" afferma Davidson, sebbene abbia poi aggiunto che ci vorrà del tempo per valutare la differenza che ciò potrebbe comportare per i progetti di espansione dei terminal.

Per alcuni, sarebbe come "girare attorno ad una superpetroliera", dato quanto essi sono avanzati, mentre altri possono essere rinviati.

Davidson sostiene che tale situazione illustra le diverse nature della domanda e dell'offerta, con la prima soggetta a cambiamenti rapidi e dinamici, mentre la capacità si presenta in grandi quantitativi che sono quasi impossibili da adattare.

L'esperto ha aggiunto che la strategia degli operatori portuali internazionali di concentrarsi sui mercati emergenti per i progetti di espansione e nelle nuove ubicazioni continua, mentre le attività di fusione ed acquisizione



“opportunistiche” come la recente acquisizione da parte della APMT dell’affermato operatore spagnolo Grup Maritim TCB potrebbero svolgersi a prescindere dello stato del mercato.

Peraltro, le maggiori sfide che di gran lunga devono affrontare oggi i porti ed i terminal sono quelle rappresentate dalle navi più grandi e dalle alleanze più estese che hanno comportato una minore frequenza dei servizi ma picchi produttivi più elevati.

Conservare i margini per gli operatori terminalistici in questo ambiente è diventato più difficile perché le grandi navi ed alleanze spingono verso l’alto i costi operativi e costringono gli operatori ad espandersi per accogliere le nuove richieste dei loro clienti.

Gli operatori terminalistici potrebbero rispondere incrementando i tassi di movimentazione delle gru da banchina, sebbene Davidson abbia ammesso come sia improbabile che questo avvenga nel contesto dell’attuale clima.

Tuttavia, l’analista sostiene altresì che porti e terminal dovrebbero seguire l’esempio dei propri clienti costituendo alleanze strategiche e collaborando di più con le linee di navigazione al fine di mitigare i costi in aumento e risolvere i colli di bottiglia.

La Northwest Seaport Alliance fra i porti della costa occidentale statunitense di Seattle e Tacoma è un esempio di collaborazione fra i porti, per quanto sia possibile riscontrare che le autorità legislative possano sollevare obiezioni.

Ci si potrebbe chiedere quanta compartecipazione i vettori siano desiderosi di estendere ai porti di cui si servono, dato che il settore continua ad essere assai redditizio – e generalmente in condizione di usufruire di ritorni più alti rispetto agli investimenti di quanto non accada ai vettori loro clienti – così come detentore di un patrimonio di valore a lungo termine.

La Hutchison è rimasto il primo operatore di terminal container nel 2014, sulla base di un risultato pari a 80 milioni di TEU, seguito dalla APMT con 71 milioni di TEU, dalla PSA con 65 milioni di TEU, dalla Cosco con 64 milioni di TEU e dalla DP World con 58 milioni di TEU.

*(da: lloydsloadinglist.com, 27 ottobre 2015)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### **PASSO AVANTI VERSO UNO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO**

La CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) ha seguito con attenzione le deliberazioni adottate il 12 ottobre dal Consiglio dei Trasporti sul Quarto Pacchetto Ferroviario.

La CER ha accolto favorevolmente l'approccio generale attuato dai Ministri dei Trasporti in ordine al cosiddetto Pilastro del Mercato del Quarto Pacchetto Ferroviario.

Adesso è il momento di procedere rapidamente con i negoziati a tre con il Parlamento Europeo e di lasciare che il Pilastro Tecnico entri in vigore al più presto possibile.

La CER inoltre ha colto l'opportunità della colazione-dibattito ministeriale sulla sicurezza ferroviaria svoltasi nella stessa data per sostenere l'importanza del rispetto della trasparenza del sistema ferroviario nel prendere in considerazione le potenziali nuove misure sulla sicurezza.

Il generale approccio del Consiglio circa la Direttiva 2012/34/EU che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, noto come Direttiva Riformulata ed il Regolamento (della Commissione Europea) n. 1370/2007 concernente l'apertura del mercato per i servizi di trasporto passeggeri nazionali per ferrovia, con riferimento al Regolamento sugli Obblighi di Servizio Pubblico, rappresenta un passo avanti nell'iniziativa finalizzata a conseguire un vero e proprio spazio ferroviario europeo unico.

La Direttiva Riformulata è stata modificata tenendo conto di gran parte delle preoccupazioni espresse negli ultimi mesi dalla CER: è stato riconosciuto che i diversi modelli di amministrazione dei gestori delle infrastrutture possono coesistere con un mercato ferroviario sempre più aperto.

Il Consiglio ha inoltre raggiunto un accordo relativo al Regolamento sugli Obblighi di Servizio Pubblico, dopo essere stato condotto con successo dalla Presidenza lussemburghese attraverso alcuni difficili negoziati.

L'assegnazione diretta resterà fra le opzioni disponibili per le autorità competenti in ordine al conferimento dei contratti di servizio pubblico, soggetti ad obiettivi di prestazione da includersi in detti contratti.

Il direttore esecutivo della CER Libor Lochman afferma: "Vorrei congratularmi con la Presidenza lussemburghese per il costruttivo lavoro fatto con le delegazioni di tutti i suoi colleghi degli stati membri.

La CER ravvisa che, generalmente parlando, sono stati elaborati buoni testi e che essi costituiscono una solida base per i negoziati con il Parlamento, che ci aspettiamo inizino al più presto.

Ma io colgo questa opportunità per chiedere sia al Consiglio che al Parlamento



di procedere adesso alla pubblicazione del Pilastro Tecnico: il settore ferroviario ha urgente bisogno di armonizzare le procedure di autorizzazione e certificazione allo scopo di conseguire sensibili riduzioni dei costi e non può attendere oltre!".

In seguito allo sventato attacco al Thalys del 21 agosto, il Consiglio dei Trasporti sta inoltre discutendo su come migliorare la

sicurezza del trasporto ferroviario di passeggeri in Europa.

Al di là della colazione-dibattito ministeriale, viene portato avanti il contributo risultante da una riunione straordinaria del LANDSEC (gruppo di esperti sulla sicurezza dei trasporti terrestri) della Commissione l'11 settembre.

Commentando tale dibattito, Libor Lochman ha detto: "Dati i volumi molto più alti di passeggeri in transito sulla rete ferroviaria d'Europa, le ferrovie non possono dotarsi di misure di sicurezza del tipo presente negli aeroporti.

Alla CER piacerebbe pertanto sostenere che ogni nuovo provvedimento dovrebbe riconoscere le caratteristiche fondamentali delle ferrovie quale modalità di trasporto ad accesso libero".

*(da: [transportjournal.com/cer.be](http://transportjournal.com/cer.be), 12 ottobre 2015)*

## TRASPORTO STRADALE

### **AUMENTA LA CRIMINALITÀ LEGATA AL TRASPORTO MERCI IN EUROPA E I SEQUESTRI DI CAMION DIVENTANO PIÙ VIOLENTI**

Secondo i nuovi dati pubblicati dalla FWI (FreightWatch International) la criminalità correlata al trasporto merci sulle strade europee è quasi raddoppiata nel terzo trimestre dell'anno.

La società di informazioni e sicurezza ha registrato un incremento dell'89% degli incidenti rispetto al terzo trimestre del 2014 ed inoltre i criminali hanno dimostrato una crescente volontà di usare la violenza.

"Mentre di solito i comportamenti violenti erano confinati a certi paesi (Francia, Italia, Russia, Sudafrica), la FWI ha notato una tendenza preoccupante nel terzo trimestre del 2015.

Questo sembra indicare che i criminali stanno agendo con violenza anche in posti dove essa non costituiva una caratteristica usuale del furto dei carichi, come in Germania, dove sono stati riferite due rapine ai camion in cui gli autisti erano stati feriti, o nel Regno Unito, dove sono stati riferiti cinque sequestri nel solo terzo trimestre del 2015 rispetto agli appena due dell'intero 2014" è stato detto.



Complessivamente, sono stati riferiti dalla FWI 443 incidenti nel corso del periodo, di cui la maggior parte in Germania.

I suoi 98 delitti hanno rappresentato quasi un quarto del totale europeo, seguiti da quelli del Regno Unito e del Belgio.

Ed il furto di alimentari e bevande ha superato quello di prodotti elettronici sino a diventare la categoria di carichi più rubata, mentre al terzo posto vengono i capi di abbigliamento e le calzature.

Sembrerebbe che la maggior parte dei reati correlati al trasporto merci dipenda dalle occasioni favorevoli, tanto che la forma più comune è quella del taccheggio dai semirimorchi: principalmente presso infrastrutture di parcheggio non sicure o stazioni di servizio sulle autostrade; per lo più di notte mentre l'autista dormiva e portati a termine mediante il taglio del telone o l'apertura del portellone posteriore.

La seconda categoria di reato per ordine di grandezza è costituita dai furti presso gli impianti – con scasso nei magazzini – seguita dal furto del camion carico completo.

Al quarto posto ci sono i sequestri, che hanno totalizzato 43 casi, il 10% circa di tutti i reati, con la Francia che ha assistito al numero più elevato nel periodo in questione, seguita dall'Italia e dalla Spagna.

Tuttavia, il rapporto mette in evidenza l'aumento dei reati violenti nel Regno Unito, nel quale si è assistito ad appena due attacchi violenti nell'intero 2014, rispetto ai cinque attacchi nel corso del terzo trimestre di quest'anno soltanto.

Si legge nel rapporto: "Anche se c'è ancora un po' di strada da fare affinché il Regno Unito raggiunga paesi come l'Italia e la Spagna, si tratta di una tendenza davvero preoccupante, dal momento che la violenza è stata per lo più assente finora dallo scenario dei furti dei carichi nel Regno Unito".

Si sono verificati due incidenti nell'Inghilterra del nord-ovest ed i restanti tre sono avvenuti nelle West Midlands, zona in cui sono in aumento gli attacchi ad autisti presso parcheggi non sicuri; tendenza, questa, che la FWI si aspetta che venga rispecchiata a livello nazionale "a causa dell'uniforme ampliamento delle zone di rischio lungo le più importanti autostrade".

In molti casi, gli autisti vengono assaliti dopo essere scesi per controllare un rumore sentito in prossimità del proprio carico, in sosta in un'area di parcheggio non sicura.

Lo FWI Supply Chain Intelligence Center raccomanda di evitare le aree di sosta o le piazzole non sicure.

"Se non è disponibile un parcheggio sicuro, bisognerebbe parcheggiare in una zona molto trafficata dotata di telecamere di sorveglianza e con la possibilità di limitare l'accesso al carico, ad esempio appoggiandosi ad un dissuasore con il rimorchio".

Lo FWI nota inoltre, in modo alquanto bizzarro, che mentre i prodotti elettronici sono fra gli articoli preferiti dai criminali in tutta Europa, nel Regno

Unito essi costituiscono appena il 3% delle merci rubate, e gli articoli casalinghi sono di gran lunga i preferiti.

“I criminali specializzati in carichi nel Regno Unito rubano articoli che molti cittadini britannici comprerebbero normalmente nei supermercati o in esercizi simili (prodotti per la casa e per il giardinaggio, abiti e scarpe, alimenti e bevande e cura della persona complessivamente sono stati il 44% del totale dei tipi di furto ed il 75% dei furti di prodotti singoli).

Questo rischio è un caratteristica unica del mercato dei furti britannico e la tendenza sembra consolidarsi con l’andare del tempo”.

*(da: theloadstar.co.uk, 23 ottobre 2015)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### PER LA INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING IL TRASPORTO MARITTIMO NON DOVREBBE ESSERE TRATTATO COME UNA ECONOMIA DELL'OCSE

La ICS (International Chamber of Shipping), che rappresenta gli operatori navali di tutto il mondo, ha commentato il suggerimento dell'imposizione di una tassa sul carbonio per il settore marittimo espresso dall'ITF (International Transport Forum), un gruppo di esperti affiliato all'OCSE.

La ICS si domanda perché lo shipping internazionale dovrebbe accettare un prezzo del carbonio di 25 dollari USA per tonnellata di CO<sub>2</sub>, come proposto dall'ITF.

Esso sarebbe quasi tre volte più alto del prezzo del carbonio pagato dalle industrie con sede a terra nei paesi sviluppati.

Quasi il 70% della flotta mercantile mondiale è registrata fra i paesi in via di



sviluppo non iscritti nell'Allegato I dell'UNFCCC ed i traffici marittimi rappresentano un fattore essenziale anche per le economie ricche ed emergenti.

L'ICS sottolinea che il settore marittimo è impegnato a ridurre il CO<sub>2</sub> e si è assunto la responsabilità di contribuire al conseguimento dell'obiettivo del cambiamento climatico di "grado 2" dell'ONU.

Peraltro, l'UNFCCC riconosce che i paesi sviluppati ed in via di sviluppo dovrebbero accettare impegni diversi ed il settore marittimo non è diverso, specialmente alla luce del suo ruolo decisivo nella movimentazione di quasi il 90% dei traffici globali.

Ad esempio, anche se Cina ed India si sono già impegnati positivamente ai fini della riduzione della CO<sub>2</sub> in occasione della COP 21, ciò con comporterà in assoluto riduzioni della CO<sub>2</sub> per diversi anni.



Alcuni dei paesi più ricchi, tuttavia, in accordo con il principio CBDR dell'UNFCCC, hanno preso impegni più ambiziosi.

Nel contempo il settore del trasporto marittimo ha già ridotto le proprie emissioni complessive di CO<sub>2</sub> di oltre il 10% (2007-2012) e la CO<sub>2</sub> per tonnellata/miglio di circa il 20% (2005-2015). Esso, pertanto, si è incamminato verso una crescita di carbonio neutra.

“Anche se può darsi che il settore marittimo abbia emissioni di CO<sub>2</sub> paragonabili a quelle di una importante economia OCSE, è inappropriato che l'ITF proponga che tale settore venga trattato come un'economia OCSE” afferma Peter Hinchliffe, segretario generale della ICS.

L'ICS sostiene inoltre che l'ITF non è corretto quando dichiara che una proposta delle Isole Marshall per discutere lo sviluppo di un obiettivo di riduzione della CO<sub>2</sub> per il settore marittimo “non è stata presentata in ambito IMO”.

La questione è stata messa in agenda della prossima Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino e sarà dibattuta a fondo dall'IMO ad aprile 2016, tenendo conto delle risultanze della Conferenza sul Clima dell'ONU a Parigi.

Il settore marittimo, come rappresentato dall'ICS, ha in programma di rispondere positivamente nel corso del dibattito presso l'IMO in ordine ai possibili obiettivi, tenendo conto delle significative riduzioni che scaturiranno dall'Indice di Progettazione dell'Efficienza Energetica (una misura vincolante già ammessa dall'IMO) così come di ulteriori provvedimenti operativi e dell'impatto della nuova tecnologia.

Infine, il documento dell'ITF sostiene che l'ICS ha recentemente dichiarato una preferenza per un'imposta sul carburante. In effetti, la ICS era pervenuta a tale posizione prima che le attuali discussioni in seno all'IMO sulle Misure Fondate sul Mercato venissero sospese nel 2013.

La posizione dell'ICS resta quella secondo cui se gli stati membri dell'IMO dovessero decidere di adottare Misure Fondate sul Mercato relative al settore marittimo la chiara preferenza del settore sarebbe nel senso di un'imposta sul carburante, piuttosto che di un sistema di scambio delle quote di emissione o di altre complesse alternative che distorcerebbero i mercati marittimi globali.

Tuttavia, se l'IMO dovesse prevedere l'applicazione di un'imposta, la ICS ritiene che tutte le somme raccolte dovrebbero essere proporzionali alla quota dello shipping internazionale delle emissioni mondiali complessive di CO<sub>2</sub> (il 2,2% nel 2012 rispetto al 2,8% nel 2007) e essere quantificate nei 26 miliardi di dollari USA all'anno suggeriti dall'ITF.

*(da: hellenicshippingnews.com, 14 ottobre 2015)*

## LOGISTICA

### **I TRASPORTI E LA LOGISTICA DI AMAZON POTREBBERO FAR GUADAGNARE AL GIGANTE DELL'E-COMMERCE 5 MILIARDI DI DOLLARI ALL'ANNO**

I servizi di trasporto merci potrebbero essere il prossimo passo da compiere per l'impero commerciale in continua espansione del gigante su internet Amazon.

Secondo una ricerca degli analisti finanziari della RW Baird, la natura frammentaria del settore logistico, la sua relativamente lenta adozione di sistemi di nuvola informatica e di tecnologia all'avanguardia, nonché i già notevoli investimenti che Amazon ha effettuato per supportare la realizzazione della propria rete di vendita al dettaglio rendono il settore maturo per l'ingresso della ditta leader dell'e-commerce.

"Noi riteniamo che la Amazon possa usare a proprio vantaggio la propria vasta e sviluppata tecnologia, le infrastrutture a supporto della propria rete locale di distribuzione e dei centri di dati per offrire servizi logistici e corrieristici a parti terze" è stato detto.

Suggerendo la costituzione di una ipotetica divisione denominata Amazon Transportation & Logistics (ATL), gli analisti della RW Baird ritengono che, proprio come la piattaforma di Amazon ha realizzato opportunità di vendita al dettaglio per centinaia di migliaia di piccole imprese, così la sua tecnologia potrebbe essere utilizzata per offrire loro un accesso più agevole ai servizi di trasporto merci.

"I clienti ideali per la ATL spazierebbero dalle PMI alle attività imprenditoriali che siano carenti di risorse finanziarie, competenze o potenza tecnologica per gestire internamente la realizzazione delle attività o la logistica e con un'offerta che alzi l'asticella della competitività nei confronti dei fornitori di servizi abituali.

La Amazon gestisce oltre 165 centri operativi in tutto il mondo e sta già collaudando la consegna "nell'ultimo miglio" di prodotti che non vengono venduti attraverso i suoi siti web" afferma la RW Baird.

Il rapporto suggerisce che, oltre a questa presenza, un'altra idea potrebbe essere costituita dal numero in crescita di posti di lavoro inerenti alla filiera distributiva per i quali si sta assumendo personale.

“È evidente che la logistica sta diventando una parte più integrante dell'attività di vendita al dettaglio di Amazon, e, come tale, riteniamo che essa potrebbe cercare di esternalizzare un po' della tecnologia logistico-centrica a servizi di terzi.

Anche se la maggior parte di queste aperture si concentrano sul servizio alla



domanda di logistica interna, esse evidenziano la più profonda attenzione ai trasporti ed alla logistica all'interno di Amazon” si dice.

La RW Baird nota come un ingresso di Amazon nell'attività di trasporto merci potrebbe avvenire in uno qualsiasi dei tre settori:

quello della consegna di pacchi interna agli Stati Uniti, attualmente dominato da FedEx, UPS, DHL e dal Servizio Postale statunitense; quello delle spedizioni di merci; infine, quello della logistica contrattuale.

La Amazon sta già occupandosi del primo settore, con il lancio dei suoi Amazon Prime Now, Amazon Fresh ed Amazon Flex, un servizio di consegna pacchi su domanda mediante appaltatori che tocca un numero in aumento di città degli Stati Uniti.

È la facilità con cui essa sta facendo crescere la propria presenza in questo settore che ha indotto gli analisti della RW Baird ad ipotizzare che possa espandersi nei servizi di trasporto merci.

“Anche se riconosciamo che ad Amazon attualmente manchino la credibilità e le dimensioni di uno spedizioniere integrato globale, la tecnologia informatica rappresenta un fattore distintivo sempre più importante nel mercato delle spedizioni di merci e quindi crediamo che Amazon potrebbe diventare un operatore significativo se dovesse decidere di avvalersi delle proprie risorse di nuvola informatica e di analisi dei dati per riprogrammare questi strumenti ai fini della gestione della filiera distributiva esterna.

Inoltre, Amazon potrebbe cercare di sviluppare la propria flotta complementare di carico per supportare iniziative di spedizione di merci, sebbene forse sia più probabile che Amazon possa utilizzare la tecnologia per fungere in più di un ruolo di brokeraggio” si afferma.

Anche se non ha realizzato una testa di ponte nella spedizione di merci, essa probabilmente potrebbe essere all'altezza degli stessi concorrenti nell'attività di logistica contrattuale, che resta una parte significativa di gran parte delle entrate dei 3PL.

La sua offerta ai dettaglianti ed ai produttori che sub-contrattano a terzi le attività logistiche si baserebbe nuovamente sugli investimenti già realizzati in tecnologia per migliorare aspetti quali l'utilizzazione del magazzino.

"Riteniamo che Amazon potrebbe accelerare l'adozione contrattata di soluzioni logistiche orientate sulla tecnologia.

Infatti, l'attuale mercato della logistica contrattuale non è dissimile a quello del mercato dell'informatica aziendale prima dell'esplosione della tecnologia relativa alla nuvola informatica solo un decennio fa.

Oggi, anche con i servizi a valore aggiunto come l'assemblaggio leggero e l'imballaggio, la logistica contrattuale è considerata dai produttori per lo più come un servizio indifferenziato e di uso comune la cui selezione si basa sul prezzo più basso, perché – alla fin fine – le scorte devono essere pur stoccate da qualche parte.



Nel rapporto si sostiene che gli incentivi finanziari alla costituzione della ATL

sarebbero in effetti una replica della creazione della AWS (Amazon Web Services) che "si affida alla piattaforma di nuvola informatica sviluppata per il sito web principale per le vendite al dettaglio della società allo scopo di offrire alle imprese IAAS (utilizzo di infrastrutture in remoto) su scala assai efficiente".

I proventi delle AWS hanno raggiunto 1 miliardo di dollari USA dopo cinque anni e ci si aspetta che quest'anno a regime raggiungano i 10 miliardi di dollari USA.

Allo stesso modo, il rapporto sostiene che se la Amazon conseguisse una quota di mercato dell'1% in ciascuna delle tre categorie logistiche – entrate annue per 800 milioni di dollari USA nelle consegne nazionali di pacchi negli Stati Uniti, 1,7 miliardi di dollari USA nelle spedizioni di merci e 2,5 miliardi di dollari USA nella logistica contrattuale – la ATL potrebbe far guadagnare alla società 5 miliardi di dollari USA all'anno. E questo potrebbe essere solo l'inizio.

*(da: theloadstar.co.uk, 21 ottobre 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### **SECONDO LA BIMCO IL CONTESTO GENERALE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO APPARE ANCORA PIÙ FOSCO**

La BIMCO è stata l'ultima associazione del settore del trasporto marittimo containerizzato a tracciare un quadro fosco di bassa domanda in relazione a traffici normalmente caratterizzati da volumi elevati, esacerbata da un influsso da record di tonnellaggio di nuova costruzione.

“Poiché i volumi calano e nuove navi vengono introdotte su base settimanale, è ancora più difficile trovare il giusto equilibrio che possa permettere miglioramenti delle tariffe di nolo” afferma la BIMCO, citando la carenza di domanda europea come una particolare “preoccupazione”.

Andando oltre lo SCFI (Shanghai Containerized Freight Index), che registra le tariffe medie a pronti solo per quanto riguarda la tratta da Shanghai al Nord Europa, la BIMCO ha analizzato il CCFI (China Containerized Freight Index) al fine di illustrare “un quadro più completo di come le tariffe per i container se la stiano passando al di fuori della Cina”.

Il CCFI, anch'esso prodotto dalla Shanghai Shipping Exchange, raccoglie i dati di 10 importanti porti cinesi e comprende le tariffe contrattuali a lungo termine oltre a quelle a pronti, assicurando così un barometro più bilanciato rispetto alle condizioni di una direttrice di traffico.

Nel contesto di un'analisi del CCFI in relazione agli ultimi due anni, la BIMCO suggerisce un quadro tetto.

Ad esempio, se si osserva una componente europea del CCFI, il valore dell'indice a gennaio 2015 era di poco inferiore ai 1.100 dollari USA per TEU, ma da settembre esso è precipitato a circa 800 dollari USA.

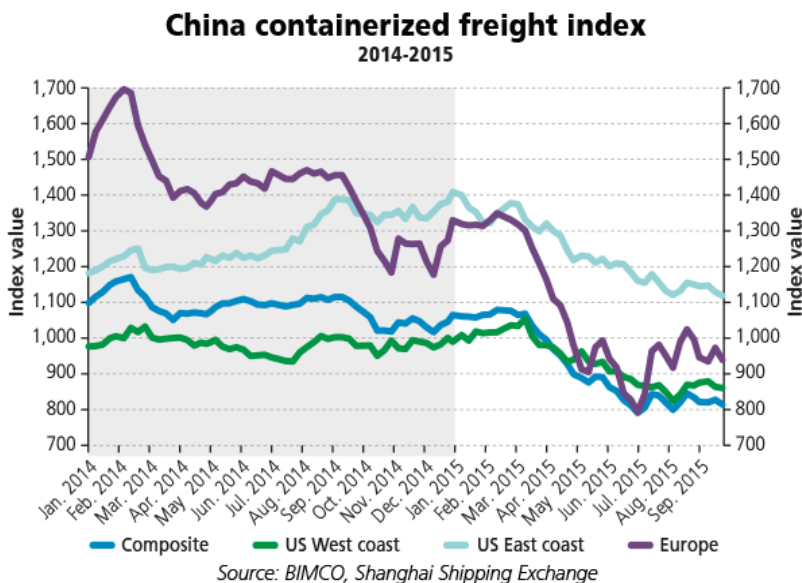
Ciò si aggiunge alla difficoltà per i vettori nell'imminente giro di trattative contrattuali con i caricatori.

Nel contempo, il 9 ottobre lo SCFI per il Nord Europa ha fatto segnare il punto più basso da 15 settimane a questa parte di 259 dollari USA per TEU: appena sufficiente a coprire i costi del carburante per il viaggio, per non parlare degli altri costi operativi della nave.

Tuttavia, i vettori marittimi sono notoriamente riluttanti a discutere il rapporto fra pronti e contratto in relazione al carico da trasportare, considerando tradizionalmente i primi come un "male necessario" per riempire la nave quando la domanda contrattuale è blanda.

Anche nelle relazioni finanziarie più dettagliate e trasparenti dei vettori, il quantitativo dei carichi "non contrattuali" trasportati rappresenta un segreto custodito rigorosamente e confinato nella sala del consiglio di amministrazione.

Tuttavia, ciò che in effetti sappiamo dai resoconti aneddotici è che la



percentuale dei carichi a pronti quest'anno sembra essersi incrementata in modo significativo dal momento che i volumi sono diminuiti e sono state impiegate navi più grandi.

Nessuna linea di navigazione containerizzata vorrebbe vedere le sue ultime portacontainer ultra-grandi arrivare al loro primo porto di scalo europeo con il ponte mezzo vuoto.

Altrove, l'amministratore delegato del Maersk Group Nils Andersen afferma che se la branca containerizzata del gruppo era in sofferenza, allora i suoi rivali avrebbero "sofferto di più", ma in un articolo del 12 ottobre del *Wall Street Journal* l'amministratore delegato della linea di navigazione chiede un maggior consolidamento allo scopo di soccorrere il settore di linea.

Soren Skou ha dichiarato al *WSJ* che la crescita della domanda nel 2015 è stata "estremamente debole, all'1,5-2% circa, molto meno di quanto previsto, mentre la capacità crescerà sino a quasi il 7%". Skou ha altresì suggerito come alcune delle decisioni di investimento in navi della Maersk possano essere state viziate, se viste con il senno di poi.

Sostiene Skou: "La crescita globale è davvero deludente e, se avessimo saputo ciò che sappiamo oggi, forse alcune delle decisioni che abbiamo preso tre anni fa sarebbero state diverse".

Se la Maersk Line – prima della classe e dagli elevati profitti – si sta agitando circa l'equilibrio fra offerta e domanda, allora i suoi pari dovrebbero essere assai più nervosi.

(da: *theloadstar.co.uk*, 12 ottobre 2015)

**REEFER****IL TRASPORTO MERCI MARITTIMO SMUOVE LE ACQUE, MA NON TUTTO È PERDUTO PER IL TRASPORTO AEREO NELL'AMBITO DEI DEPERIBILI**

Il miglioramento della tecnologia reefer, unitamente alle minori emissioni, sta innescando uno spostamento maggiormente coordinato verso il trasporto merci marittimo da parte dei caricatori di prodotti deperibili, come ha rivelato la settimana scorsa la Kuehne + Nagel.

Notando che le fluttuazioni di temperatura nel trasporto merci aereo sono di gran lunga maggiori rispetto a quelle del trasporto merci marittimo, Natasha Solano, dirigente per lo sviluppo delle attività globali nella logistica di merci deperibili, afferma che la maggior parte delle spedizioni adesso avvengono per mare e che tale tendenza è in aumento.

“L’aria sta perdendo quote a favore del mare” ha dichiarato la Solano in occasione dell’evento *Caspian Air Cargo* svoltosi a Baku la settimana scorsa.

“I costi, oltre alle emissioni minori ed oltre ad una migliorata filiera del freddo stanno inducendo il dirottamento modale”.

Anche se i vantaggi in termini di costi in uscita dall’Africa via mare sono stati meno pronunciati (ma sempre migliori del 20%) – a causa delle scarse infrastrutture e dei costi più alti in generale – la tratta Colombia-Europa via mare, vale dire il maggior flusso containerizzato di fiori, offre un risparmio del 40% sui costi.

Anche la tratta dal Vietnam al Giappone è stata un mercato significativo per i reefer, aggiunge la Solano.

Tuttavia, malgrado ciò, diversi fattori stanno lavorando a favore del trasporto merci aereo.

“La tratta Colombia-Giappone resterà una rotta di trasporto merci aereo: sono paesi troppo lontani per quello marittimo” afferma.

E, aggiunge la dirigente, le tendenze macroeconomiche globali indicano come ci siano diversi fattori di crescita del trasporto merci aereo.

“Una popolazione agiata in crescita, con i conseguenti cambiamenti della dieta, significa che c’è un incremento della domanda di carne e pesce” spiega.

“L’incremento dell’urbanizzazione sta inducendo una maggior domanda di prodotti d’importazione e di alimentari lavorati o pronti per il consumo.

I paesi non sono più autosufficienti e c’è una maggiore domanda internazionale di prodotti, specialmente fiori e pesci.

Ed una maggiore consapevolezza per la salute ha comportato un maggior consumo di frutta, verdura, yogurt e prodotti biologici.

Queste quattro linee di tendenza influiranno sul trasporto merci aereo di deperibili”.

La Solano sottolinea inoltre che nuove direttrici di traffico sono in via di sviluppo.

Nei paesi del Golfo Persico, il 70% delle esigenze alimentari della regione viene adesso importato, gran parte delle quali via aria: uno dei recenti sviluppi è rappresentato da una nuova direttrice dall’America Latina al Medio Oriente, con consegne per 6.000 tonnellate di prodotti deperibili l’anno scorso, gran parte dei quali erano fiori.



In Cina, il valore degli alimentari d’importazione è cresciuto del 25% ogni anno dal 2011 ed entro il 2018 la Cina sarà il maggiore importatore dei deperibili, avendo effettuato acquisti per un valore di 80 miliardi di dollari USA.

In Europa, i deperibili importati via aria sono aumentati del 18% dal 2004.

Anche se l’incremento dell’uso della ferrovia, in cui i reefer sono adesso la normalità dall’Asia all’Europa, potrebbe danneggiare il mercato del trasporto merci aereo, a detta della Solano le navi mercantili sono di maggiore interesse rispetto agli aerei cargo poiché le fluttuazioni di temperatura sono meno significative.

“La piccola frutta viaggia meglio via aria mentre le imprese specialiste in bacche preferiscono utilizzare le navi mercantili”.

Altre tendenze, a suo dire, riguardano i dettaglianti che assumono una posizione di maggiore predominio nel mercato e controllano le filiere della



distribuzione ed una propensione a “ridurre i collegamenti nella filiera al fine di snellire i servizi.

C’è poi un incremento del dialogo con i fornitori di logistica integrata in ordine alla gestione della filiera del freddo, nonché un aumento dei requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto”.

La sua opinione è stata appoggiata da David Beecham, dirigente anziano prodotti per i carichi della Qatar Airways, che ha spiegato come il vettore abbia tentato di mitigare i problemi del trasbordo attraverso le temperature estreme del Qatar.

“Non ci si fidava nell’ambito del mercato ad inviare deperibili attraverso il Medio Oriente” ha dichiarato.

“Sono situazioni in cui può fare davvero caldo”.

Il gruppo di lavoro ha cominciato con un foglio di carta bianca ed alla fine ha deciso che una flotta di camion refrigerati, con supporto fino al caricatore in alto, eliminava il rischio di esposizione al calore.

*(da: theloadstar.co.uk, 13 ottobre 2015)*

## SICUREZZA E PROTEZIONE

### LE OPERAZIONI PORTUALI: UN'ATTIVITÀ RISCHIOSA

Le orribili esplosioni nel porto cinese di Tianjin hanno illustrato con chiarezza quanto possano essere davvero instabili le operazioni portuali.

Ma le questioni relative alla sicurezza sono solo un aspetto del rischio nel complesso mondo dei porti marittimi.

Dalla pirateria in mare aperto al furto di dati in porto, gli operatori in tutta la preziosa filiera marittima hanno bisogno di essere costantemente in allarme per i pericoli che la natura e le azioni umane possono presentare.

Le agitazioni politiche, i furti, il contrabbando e la corruzione figurano tutti quanti nel quadro del rischio che armatori, broker e proprietari della merce debbono prendere in considerazione quando programmano ed eseguono gli scali portuali.

“Il quadro della sicurezza può cambiare alla svelta nei porti” afferma un operatore crocieristico globale con sede ad Oslo.

“Noi attracciamo in tutto il mondo e non sempre presso i porti più grandi o più moderni, di modo che dobbiamo essere consapevoli dell'intero scenario del rischio al fine di garantire l'incolumità dei nostri passeggeri”.

Un altro armatore, uno dei principali proprietari di petroliere che operano da Copenaghen, dichiara: “Abbiamo subito una rapina a mano armata giusto l'altro giorno” riferisce.

“Se conoscessimo il quadro dei rischi in anticipo, potremmo assumere misure preventive, come quella di mettere più guardiani di sorveglianza.

Se non lo conosciamo prima, siamo vulnerabili”.

Le operazioni portuali sono spesso esposte quando la stabilità di un paese viene compromessa.

I porti sono punti di ingorgo per il trasporto di energia, alimentari e materiali, ed il normale funzionamento di un paese può dipendere da operazioni sicure nei porti più importanti.

Per gli operatori crocieristici, i porti potrebbero essere allettanti obiettivi per rapimenti, contrabbando, furti o addirittura terrorismo.

“Noi programiamo le nostre rotte almeno due anni in anticipo” conferma l’armatore di navi da crociera, “e pertanto le cose possono cambiare moltissimo dalla programmazione alla partenza.

Sostanzialmente, dobbiamo monitorare la situazione in ogni porto di scalo su base giornaliera”.

L’operatore di petroliere sottolinea come il comandante non sia in grado di valutare il rischio da sé.

“Dobbiamo chiamare un agente ed essi generalmente ci forniscono una risposta copia-incolla che è di poco o nessun aiuto”.

Inoltre, un agente in genere non dispone dell’opportunità di fornire una valutazione della sicurezza, fra cui gli standard del varco o lo stato della polizia locale.

Mentre le linee di navigazione crocieristiche operano nel modo più sicuro possibile, gli operatori di petroliere scalano alcuni dei porti più rischiosi del settore, in Africa Occidentale, Indonesia e Sudamerica.



“Ci sono alcune clausole nel contratto che ci consentono di evitare le situazioni più pericolose, come i conflitti armati, ma noi dobbiamo poi vedercela con i clandestini, i ladri ed altro in molti dei nostri porti di scalo”.

Come se le minacce fisiche non bastassero a far venire i capelli bianchi agli armatori, è emerso un nuovo rischio: quello nel cibernazio.

La tecnologia informatica è divenuta parte integrante del porto e delle operazioni navali, ma i sistemi informatici del mondo dello shipping non sempre sono progettati tenendo conto della sicurezza cibernetica.

Gli hacker possono alterare o disturbare i sistemi automatici di identificazione che seguono le navi in mare ed il codice ISPS che assicura la sicurezza fisica in porto solo marginalmente si occupa della minaccia degli attacchi cibernetici.

Matt Haworth, uno specialista delle assicurazioni relative a cibernetica ed informatica presso il fornitore di servizi di consulenza cibernetica Templar Executives ritiene che la sicurezza cibernetica sia ora una delle più complesse minacce che si trovano ad affrontare il settore marittimo e le sue infrastrutture essenziali.

“I porti ed i terminal sono sotto attacco da parte dei criminali cibernetici, del crimine organizzato e da gruppi terroristici che cercano di fermare le infrastrutture nazionali ed i governi ostili” afferma.

Pertanto, quanto deve diventare pericoloso tutto ciò prima che gli armatori si decidano a dire no?

Gran parte degli armatori sarebbero d'accordo sul fatto che ciò dipenda dal profilo di rischio che gli armatori si portano appresso.

Gli operatori crocieristici hanno una soglia di rischio molto bassa perché non possono permettersi di scegliere a causa dei loro carichi umani.

Per gli altri, certi fattori di rischio sono accettabili, ma tutto ha un limite.

In ogni caso, sta ai proprietari della nave e del carico decidere quanto rischio vogliono assumersi.

L'unica cosa che essi possono fare è essere più informati possibile.

Nessuno può garantire la sicurezza personale, ma conoscere il rischio è la chiave per prendere le decisioni che siano giuste per gli armatori, i loro equipaggi ed i loro carichi.

*(da: portfinanceinternational.com, 15 ottobre 2015)*

## CONFERENZE E CONVEGNI

### PER SCONFIGGERE LA CONGESTIONE, ALLE OPERAZIONI TERMINALISTICHE CONTAINERIZZATE ASIATICHE SERVE UNA RIVOLUZIONE, NON UN'EVOLUZIONE

Andy Lane, socio della CTI Consultancy, ha detto ai partecipanti alla conferenza *JOC TPM Asia*, svoltasi a Shenzhen a metà ottobre, che le ondate della congestione portuale che regolarmente tempestano i terminal container asiatici possono essere vinte mediante un cambiamento dell'atteggiamento mentale del settore.

Utilizzando i dati tratti dalla banca dati sulla produttività portuale del JOC/IHS, Lane ha sostenuto altresì che la congestione non è stata necessariamente causata dall'impiego delle mega-navi: appena il 12% di tutti gli scali presso i maggiori 27 porti asiatici sono stati effettuati da navi da 10.000 TEU ed oltre, che trasportano solo il 22% dei volumi containerizzati complessivi.

"Le mega-navi non si sono ancora manifestate: pertanto, semplicemente esse non possono essere il fattore che sta dietro alla prevalenza di qualsiasi congestione" afferma Lane.



Ha poi aggiunto: "L'impennata dei carichi esisteva prima che entrassero in servizio persino le

navi da 6.000 TEU, causata dal retaggio della "chiusura nel fine settimana" delle fabbriche asiatiche, sebbene le navi più grandi in effetti abbiano amplificato l'effetto.

"Cercare di movimentare la produzione di una settimana nel giro di due-tre giorni di intense operazioni terminalistiche sarebbe come cercare di costringere un elefante ad entrare in una tana di topi!".

Lane ha dichiarato che dato che la maggior parte delle navi sono salpate a velocità molto simili e hanno servito in gran parte gli stessi porti, il problema sembrava essere iniziato nella Cina orientale e meridionale e poi essersi esteso agli hub del sud-est asiatico e coreani, attingendo anche i porti di raccordo e persino diffondendosi negli Stati Uniti ed in Europa.

“Se guardiamo ai 12 maggiori porti del mondo, si scopre che essi vengono utilizzati solamente al 48% delle ore disponibili nel corso di un periodo e con un’efficienza sub-ottimale” ha aggiunto.

Tracciando un paragone con l’industria manifatturiera, Lane ha affermato che la “macchina del collo di bottiglia” – che dev’essere o lo strumento più costoso in una infrastruttura o quello che induce il flusso principale di entrate – è stata normalmente utilizzata all’85% del tempo e con un’efficienza di non meno dell’85%.

Confrontando la situazione con quella dei terminal container, in cui la “macchina del collo di bottiglia” sono le gru da banchina, Lane ha detto che “se l’utilizzazione potesse incrementarsi fino a quasi il 60% e l’efficienza dalle 28 standard a 32 movimentazioni all’ora, di conseguenza si realizzerebbe una capacità aggiuntiva del 44% con zero esigenze di investimento”.

Trattando dell’efficienza terminalistica, Lane afferma che il livello di produttività non era riuscito a tenere il passo con le dimensioni e la progettualità medie delle navi, comportando ulteriori ritardi per le filiere distributive dei caricatori che già avevano dovuto subire l’impatto della navigazione a bassa velocità.

“Quando la flotta globale ha rallentato, un tipico servizio Asia-Nord Europa è passato da una rotazione di otto settimane ad una di dieci.

Poiché le dimensioni delle navi e la quantità delle movimentazioni terminalistiche si è incrementata, la produttività è rimasta stagnante, con la conseguenza che i tempi aggiuntivi richiesti in porto per un servizio ha ulteriormente incrementato i tempi di viaggio di un’altra settimana” sostiene Lane.

Le difficoltà per i terminal container – ha aggiunto Lane – sono consistite nel fatto che la densità delle gru era adesso insufficiente per l’ultima generazione di portacontainer, e che “ora viene richiesta idealmente una gru ogni 40 metri di banchina, invece del tradizionale numero di una ogni 85-100 metri”.

Tuttavia, i terminal dovranno lottare per conseguire tale risultato, perché essi non dispongono delle risorse territoriali per supportare la velocità aggiuntiva dei flussi sulle banchine che l’aumento della densità delle gru richiederebbe. Inoltre, i nuovi terminal allo stato dell’arte attualmente in fase di completamento sono progettati sulla medesima scale di quelli degli anni ’80.

“È a malapena un’evoluzione, quando ciò che si richiede davvero è una rivoluzione” suggerisce Lane. Afferma poi: “Così come un cambiamento della mentalità ed un aumento strutturato dei programmi, si richiede un livello molto maggiore di cooperazione e collaborazione nella filiera distributiva.

Non si tratta di responsabilità di uno o dell'altro, ma collettiva, e si potranno ricavare solo miglioramenti limitati se tutti gli interessati continueranno ad operare ognuno per conto proprio".

*(da: theloadstar.co.uk, 20 ottobre 2015)*

## IN CALENDARIO

2-3 Nov	Terminal Automation London, UK
2-4 Nov	AAPA Annual Convention Miami, FL, U.S.A.
4 Nov	Container Terminal Management Seminar 2015 Amsterdam, Netherlands
4-5 Nov	Regional Governments Infrastructure Priorities – Indonesia Infrastructure Week 2015 Jakarta, Indonesia
11-12 Nov 7th	Arctic Shipping Summit 2015 London, U.K.
17-19 Nov	Intermodal Europe Hamburg, Germany
22-26 Nov	PMAESA Conference 2015 Dar Es Salaam, Tanzania
25-26 Nov	14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
29-30 Nov	Ship Finance & Trade Conference Abu Dhabi, UAE
23 Nov-4 Dec	Seminar on Tasks and Responsibilities of Forwarders, Agencies and Shipping Lines Antwerp, Belgium
30 Nov-3 Dec	AAPA Chile 2015 Arica, Chile
2- 3 Dec	2nd Africa Ports & Railway Summit Dar es Salaam, Tanzania
8-9 Dec	TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE

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.