

Notiziario

15 Maggio 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 15 maggio 2016

PORTI

IL PORTO DI FELIXSTOWE FA MARCIA INDIETRO E NON INSISTE
SULLA MASSA LORDA VERIFICATA, MA FARÀ PAGARE LA PESATURA DEI CONTENITORI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA COMMISSIONE EUROPEA SDOGANA L'OFFERTA DI ACQUISTO DELLA APL DA PARTE
DELLA CMA CGM, MA QUEST'ULTIMA DEVE RITIRARE IL VETTORE DALL'ALLEANZA G6 " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

LA KIRUNA WAGON SVILUPPA UNA NUOVA CONCEZIONE DI TRASPORTO
MERCÌ FERROVIARIO PER CARICHI SECCHI " 8

TRASPORTI ED AMBIENTE

L'UNIONE EUROPEA CONFERMA CHE L'OBIETTIVO DEL TRASPORTO VERDE
VERRÀ ABOLITO A DOPO IL 2020 " 11

LEASING

I NOLEGGIATORI DI EQUIPAGGIAMENTO SOFFRONO ASSIEME ALLE LINEE DI NAVIGAZIONE
PERCHÉ IL MERCATO DEBOLE SPINGE IN BASSO I PREZZI DEI CONTENITORI " 15

LOGISTICA

AMAZON MINIMIZZA LE AMBIZIONI LOGISTICHE " 17

LEGISLAZIONE

LA CONFUSIONE REGNA ANCORA SULLA SOLAS " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

I MEZZI AUTOGUIDATI STANNO RIVOLUZIONANDO IL FRONTE DEL PORTO
COME AVEVA FATTO LA CONTAINERIZZAZIONE " 22

STUDI E RICERCHE

OTTO VETTORI MEDITANO DI COSTITUIRE UNA "TERZA FORZA" FRA LE ALLEANZE MARITTIME Pag. 25

CONFERENZE E CONVEGNI

PESATURA DEI CONTENITORI: SIETE PRONTI? " 27

IN CALENDARIO " 31

15 maggio 2016

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

PORTI

IL PORTO DI FELIXSTOWE FA MARCIA INDIETRO E NON INSISTE SULLA MASSA LORDA VERIFICATA, MA FARÀ PAGARE LA PESATURA DEI CONTENITORI

Il maggiore porto containerizzato del Regno Unito, Felixstowe, ha dichiarato il 5 maggio scorso che consentirà la consegna dei contenitori presso i propri terminal container senza una massa lorda verificata dopo che il nuovo emendamento alla convenzione SOLAS sarà diventata legge il prossimo 1° luglio, ribaltando il precedente avviso diramato agli operatori interessati.

Tuttavia, i caricatori che non forniranno una massa lorda verificata almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave indicheranno in un sovrapprezzo di 77 sterline per container allo scopo di coprire i costi correlati allo spostamento del box dalla pila ed allo smistamento del medesimo da e per le due pesche del porto, situate ai capi opposti del complesso terminalistico.

Parlando in occasione del seminario sulla massa lorda verificata dello Institute of Chartered Shipbrokers East Anglia svoltosi nella città di Felixstowe il 5 maggio, Martin Woor, rappresentante della società proprietaria del porto Hutchison Port, ha ammesso che la società aveva sottostimato la domanda relativa a strutture di pesatura nel porto.

"Non pensavamo che la domanda fosse di tali dimensioni" ha detto Woor "ma, una volta arrivati più vicino alla data di attuazione, è divenuto chiaro che la domanda, almeno inizialmente, sarà elevata".

Secondo Woor alcuni clienti del porto prevedono che il 70-80% dei contenitori in arrivo via strada per l'esportazione a partire dal 1° luglio non avranno una massa lorda verificata.

La futura domanda di pesatura di contenitori nei porti "resta da vedersi", afferma Woor, aggiungendo che aveva sperato di poter disporre in occasione del seminario dei particolari relativi alla revisione dell'offerta di pesatura del porto ma che ciò non si era ancora verificato.

Paul Newman della BIFA ha criticato questo ritardo e ha dichiarato che la sua organizzazione "parla in continuazione di questa vicenda da quasi due anni",

Aggiunge Newman: "Eccoci qua, a solo poche settimane prima del calcio d'inizio, e stiamo ancora aspettando di vedere come la cosa funzionerà".

Il moderatore del seminario, John Foord, afferma che i rapporti da lui visti suggeriscono come vi sia stato un numero molto basso di caricatori che abbiano richiesto l'autorizzazione della MCA (Maritime & Coastguard Agency) per il Metodo 2 (la pesatura separata del carico e dei contenuti con aggiunta della tara del container).

E data la scarsità di pese operative in tutto il paese, la domanda di servizi di pesatura dei contenitori presso i porti sarebbe alta.



Andrew McNab della Maritime Transport, il maggiore trasportatore di box del Regno Unito, ha dichiarato: "A mio parere, tutti i porti dovrebbero pesare i container".

Ha poi suggerito che, a posteriori, la responsabilità dovrebbe essere attribuita

ai porti.

McNab afferma il settore dei trasporti deve già affrontare un sacco di difficoltà e di "zone grigie" per quanto riguarda la fornitura di massa lorda verificata, che renderebbe "ancora più duro un lavoro già difficile".

McNab ritiene che sarebbe particolarmente importante evitare ogni pesatura supplementare, dal momento che ciò potrebbe comportare un grosso effetto a catena sulle ore di guida e sulle offerte di lavoro.

Infine, ha elogiato il DP World di Southampton ed il London Gateway per essere stati i primi porti nel Regno Unito ad offrire una risposta "senza soluzione di continuità" alle disposizioni sulla massa lorda verificata.

Chris Lewis, amministratore delegato delle operazioni in Regno Unito della DP World, afferma che la decisione della società di installare "costose" strumentazioni di pesatura sulle sue straddle carrier a Southampton e sulle sue gru nel London Gateway è arrivata dopo prolungare discussioni con gli operatori del settore.

Nel corso dei collaudi del nuovo equipaggiamento, la DP World ha notato alcune "significative differenze" rispetto ai pesi dichiarati dai caricatori, commenta Lewis.

Sia la Hutchison che la DP World affermano che farebbero pagare i costi amministrativi e di pesatura al caricatore od al vettore, con impostazione predefinita per la linea di navigazione.

“I contenziosi sarebbero trattati su base commerciale” afferma Lewis.

Nel contempo, la Maritime and Coastguard Agency afferma che farà entrare in vigore le regole della SOLAS con “tocco leggero” nei primi tre mesi dopo l’attuazione del 1° luglio.

Dopo quella data, le sanzioni per la mancata conformità comprendono multe illimitate e sino a due anni di carcere.

(da: theloadstar.co.uk, 6 maggio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA COMMISSIONE EUROPEA SDOGANA L'OFFERTA DI ACQUISTO DELLA APL DA PARTE DELLA CMA CGM, MA QUEST'ULTIMA DEVE RITIRARE IL VETTORE DALL'ALLEANZA G6

La direzione per la concorrenza della Commissione Europea ha dato il via libera all'acquisizione della linea di navigazione APL di Singapore e della sua società-madre NOL da parte della CMA CGM, a condizione che poi essa ritiri la APL dall'alleanza G6.

La commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager ha dichiarato: "Il trasporto marittimo containerizzato di linea svolge un ruolo centrale nei traffici globali, di modo che la concorrenza in questo settore è essenziale per le attività ed i consumatori nell'Unione Europea.

La decisione odierna fa sì che il rilevamento in questione non comporti incrementi dei prezzi per le molte imprese dell'Unione Europea che utilizzano questi servizi di trasporto marittimo containerizzato".

La Commissione afferma di avere studiato gli effetti della fusione per lo scenario della concorrenza di alcuni dei 17 traffici di trasporto marittimo che collegano l'Europa con il resto del mondo, esaminando sia la CMA GM derivante dall'ampliamento, sia la posizione nel mercato della nuova compagnia di navigazione se la APL dovesse conservare la propria condizione di membro dell'alleanza G6 e la CMA CGM restasse partner dell'alleanza O3.

Essa ha concluso che i traffici transatlantico ed Europa-Medio Oriente potrebbero essere soggetti ad una distorsione della concorrenza.

"La Commissione ha constatato che la fusione, come inizialmente notificata, avrebbe creato nuovi collegamenti fra consorzi in precedenza non connessi nelle alleanze O3 e G6.

La Commissione era preoccupata dal fatto che questi potenziali nuovi collegamenti avrebbero comportato effetti anticoncorrenziali su due direttrici di traffico: fra il Nord Europa ed il Nord America e fra il Nord Europa ed il Medio Oriente.

In queste rotte, la concorrenza da parte dei vettori di linea non collegati con l'organismo derivante dalla fusione o con i suoi partner di alleanza sarebbe stata insufficiente.

Di conseguenza, la transazione avrebbe potuto consentire all'organismo derivante dalla fusione, mediante i consorzi cui appartengono le due compagnie di navigazione, di influenzare la capacità e pertanto i prezzi a detrimento dei caricatori e dei consumatori in relazione ad una parte assai ampia di questi mercati" afferma la Commissione in una dichiarazione rilasciata il 29 aprile.

Essa ha altresì rivelato che la CMA CGM aveva offerto di far uscire la APL dalla G6 allo scopo di concludere l'accordo.

"Sebbene la NOL possa continuare ad effettuare operazioni per la G6 fino al 31 marzo 2017, allo scopo di garantire un'uscita regolare, gli impegni prevedono che un fiduciario assicurerà che nessuna informazione anticoncorrenziale venga condivisa fra l'alleanza e l'organismo derivante dalla fusione nel corso del periodo residuo.

Questo eliminerà i potenziali ulteriori collegamenti fra consorzi in precedenza non correlati che la fusione avrebbe creato nelle due rotte" afferma la Commissione Europea.

Il punto in questione è stato reso alquanto discutibile dal recente annuncio secondo cui la CMA CGM starebbe per costituire una nuova alleanza con Evergreen, COSCO-China Shipping ed OOCL quando l'attuale struttura di alleanza si scioglierà alla fine del primo trimestre dell'anno prossimo: un accordo al quale la APL parteciperebbe se l'acquisizione da parte della CMA CGM venisse completata.

La Commissione Europea ha aggiunto che la fusione comporterebbe inoltre un certo consolidamento nelle rispettive divisioni inerenti alle operazioni terminalistiche delle due linee di navigazione, sebbene la quota di mercato combinata dei loro terminal abbia pochi effetti sul mercato.

(da: theloadstar.co.uk, 29 aprile 2016)



TRASPORTO FERROVIARIO

LA KIRUNA WAGON SVILUPPA UNA NUOVA CONCEZIONE DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO PER CARICHI SECCHI

Nel contesto della fase in corso del progetto HERMES finanziato dall'Unione Europea, la ditta svedese Kiruna Wagon sta realizzando un carro dimostrativo ed una stazione di scarico per i trasporti di sale della Iberpotash nella regione spagnola della Catalogna.

L'obiettivo del progetto è quello di portare il trasporto merci ferroviario europeo ad un livello senza precedenti di affidabilità, flessibilità e produttività.

Anche se il trasporto merci ferroviario ha il vantaggio di essere relativamente ecosostenibile, la ferrovia ha perso molte attività di trasporto merci a favore dell'autotrasporto a causa della sua mancanza di flessibilità.

Un altro svantaggio correlato al trasporto merci ferroviario è quello degli ingenti costi comportati dall'acquisto e dalle operazioni di carri ferroviari e, poiché i trasporti ferroviari raramente possono essere impostati sulla modalità da porta a porta, occorre inoltre considerare il costo, il tempo ed il rischio del trasbordo.

Mentre i carri ferroviari hanno una lunga vita di servizio, normalmente 30 anni, poche imprese possono prevedere che i loro trasporti siano necessarie per più di dieci anni in futuro.

Dal momento che l'acquisto di carri comporta un rischio economico assai alto, è in effetti logico che l'accento della progettazione ricada sulla versatilità piuttosto che sulla specializzazione.

Di conseguenza, i carri merci raramente sono ottimali quanto alla loro utilizzazione.

Quando si tratta di carichi speciali, il trasporto ferroviario spesso non viene per nulla preso in considerazione a causa della mancanza di carri adatti.

La progettazione modulare ed i suoi vantaggi

Un fattore fondamentale per far aumentare l'accessibilità e l'attrattività del trasporto ferroviario nei confronti del trasporto stradale è lo sviluppo di carri merci più sofisticati e flessibili che consentano la diversificazione delle merci

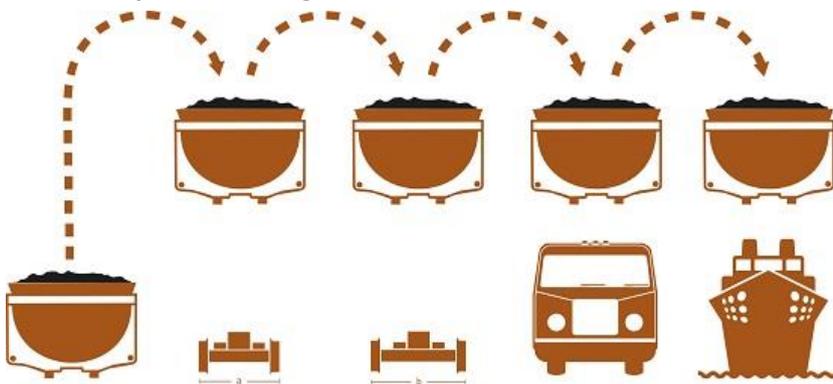
trasportate e che possano essere modificati affinché funzionino a livello ottimali in condizioni diverse.

Basato sull'idea della Kiruna Wagon relativa alla domanda di brevetto depositata per un sistema di logistica modulare, il carro sviluppato nell'ambito del progetto HERMES utilizza un telaio standard unitamente a supporti di carico diversi e su misura che può essere scambiato facilmente, a seconda del tipo di carico da trasportare.

I supporti di carico sono progettati per il trasbordo senza problemi fra telai ferroviari realizzati per diversi scartamenti dei binari e dai treni ai camion ed alle navi, come si vede nell'immagine riportata sopra.

I supporti di carico carichi e scaricati possono anche essere depositati a terra, in attesa di essere spediti.

La completa integrazione dei carri adibiti al trasporto merci ferroviario in



operazioni da porta a porta senza soluzione di continuità nonché efficienti è una misura che comporta un incremento notevole dell'efficienza e della competitività del trasporto merci ferroviario.

Prevenzione delle polveri e

scarico efficiente

Nel progetto HERMES l'attenzione viene concentrata sul trasporto ferroviario di materie secche alla rinfusa, e più specificamente delle derrate di sale della Iberpotash-ICL Iberia in Spagna.

Una importante difficoltà da superare per il nucleo di progettazione è stata quella di dover identificare le soluzioni che possano ridurre le emissioni di polveri, specialmente nel corso del processo di scarico.

Gran parte delle derrate secche alla rinfusa sono soggette all'inquinamento da polveri ed a sversamenti e questo può avere tutta una serie di implicazioni negative sia per l'operatore che per il proprietario, in termini sia di sicurezza e rischi ambientali che di perdite economiche dirette.

Il carro dimostrativo in fase di sviluppo è modellato sul carro coperto Side Dumper della Kiruna Wagon, che presenta portelloni laterali per uno scarico efficiente e sigilli efficienti che impediscono la fuoriuscita delle merci o la loro esposizione alla pioggia od alla neve.

Poiché le derrate di sale hanno una bassa densità, un importante criterio progettuale è quello di conseguire il più grande volume possibile per metri di carro.

Anche a tale riguardo il Side Dumper della Kiruna Wagon, con la sua sezione trasversale rettangolare, rappresenta un'opzione di classe superiore.

Un carro rotativo ribaltabile dispone della medesima vantaggiosa sezione trasversale quadrata, ma questo tipo di carro richiede una costosa stazione di scarico per capovolgere i carri.

La Side Dumper Unloading Station è, al contrario, una soluzione molto semplice ed a basso costo.

Una combinazione di competenze industriali e capacità di ricerca

Al fine di sviluppare un sistema insolito per il trasporto merci ferroviario che venga incontro alle esigenze del settore in termini di produttività, competitività, efficiente operabilità, manutenzione e costi, essendo nel contempo ecosostenibile e sensibile al clima, il progetto HERMES combina competenze industriali con avanzate capacità di ricerca.



Nove soci di quattro paesi sono coinvolti nel progetto, che è suddiviso in nove pacchetti di lavoro che vengono portati avanti secondo un piano di lavoro ben strutturato e finalizzato al completamento di tappe intermedie e prodotto finale.

Bengt Bolsöy, responsabile tecnico della Kiruna Wagon, commenta in ordine al progetto: "Allo scopo di adempiere al nostro compito di provocare davvero un salto verso una logistica sostenibile delle rinfuse, stiamo collaborando in relazione ai più piccoli dettagli del carro e del sistema.

Tutti i partner del progetto HERMES contribuiscono con soluzioni allo stato dell'arte e noi siamo convinti che contribuiremo a rendere l'Europa più competitiva e più sostenibile".

Nella prossima fase del progetto, il carro dimostrativo e la stazione di scarico della Kiruna Wagon saranno collaudati in Catalogna.

(da: railwayjournal.com/kirunawagon.com, 4 maggio 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

L'UNIONE EUROPEA CONFERMA CHE L'OBIETTIVO DEL TRASPORTO VERDE VERRÀ ABOLITO DOPO IL 2020

La normativa dell'Unione Europea che richiede agli stati membri di usare "almeno il 10%" di energia rinnovabile nel trasporto sarà abrogata dopo il 2020, come ha confermato la Commissione Europea, sperando così di porre fine ad una prolungata controversia in ordine al danno ambientale causato dai biocarburanti.

La Commissione Europea discuterà una revisione della Direttiva sulle Energie Rinnovabili alla fine del 2016, con l'intento di spingere ulteriormente le risorse rinnovabili come il vento ed il sole in tutta l'Unione Europea.

Riguardo al trasporto "osserviamo nello specifico le difficoltà e le opportunità dei carburanti rinnovabili, biocarburanti compresi" ha dichiarato Marie C. Donnelly, direttrice per le rinnovabili alla Commissione Europea.

L'attuale direttiva, adottata nel 2008, richiede che ciascuno stato membro dell'Unione Europea debba utilizzare "almeno il 10%" di energia rinnovabile nel trasporto entro il 2020, compresa quella derivante dai biocarburanti e da altre fonti come l'elettricità verde.

Ciò ha attirato critiche in Gran Bretagna, dove il raggiungimento del 10%, secondo una nota trapelata dal Dipartimento dei Trasporti, richiederebbe il raddoppio dell'attuale fornitura di biocarburante, aggiungendo un ulteriore penny al litro ai prezzi alla pompa.

Ma l'obiettivo del 10% sarà lasciato cadere nella nuova direttiva, ha dichiarato la Donnelly nel corso di una colazione di lavoro organizzata il 3 maggio presso il Parlamento Europeo.

"Quello che non ci sarà nel testo è un obiettivo per il settore dei trasporti" ha affermato, confermando la decisione dei leader dell'Unione Europea ad ottobre del 2014 di avere solo un obiettivo per le energie rinnovabili in tutti e 28 gli stati membri che "non saranno tradotti in obiettivi vincolanti a livello nazionale".

"La continuazione del sotto-obiettivo per il settore dei trasporti è qualcosa che non è stata accettata e non verrà riproposta nuovamente alla fine di

quest'anno" ha detto la Donnelly in occasione dell'evento, organizzato dalla Kaidi, una ditta finlandese che produce biocarburanti da biomasse di legno.

Tetto ai biocarburanti derivanti da prodotti alimentari

La prima generazione di biocarburanti – quelli derivanti da coltivazioni alimentari – è stata al centro di un'accesa controversia in relazione ai loro effetti sull'ambiente e gli scienziati hanno avvertito che essi contribuiscono alla deforestazione ed alla carenza di cibo.

Un recente studio elaborato per la Commissione ha scoperto che il cambiamento d'uso del territorio indiretto dei biocarburanti è maggiore di quanto non si pensasse prima, inducendo gli ambientalisti ad avvertire che essi sono più inquinanti dei carburanti fossili, affermazione – questa – confutata con forza dal settore.

Sperando di porre fine alla controversia, i legislatori dell'Unione Europea hanno



approvato una distinta direttiva l'anno scorso al fine di ridurre il cambiamento indiretto dell'uso del territorio dei biocarburanti.

La nuova normativa limita al 7% l'uso dei biocarburanti nocivi che competono con i raccolti nei terreni agricoli, consentendo nel contempo agli stati membri di istituire limiti nazionali inferiori.

Essa inoltre stabilisce un obiettivo indicativo dello 0,5% per i cosiddetti biocarburanti di seconda generazione, il cui contributo conterebbe doppio in relazione all'obiettivo del 10% delle energie rinnovabili per il trasporto.

Obbligo di inserimento

Pertanto, fine della storia? Non proprio.

Gli ambientalisti sono adesso preoccupati del fatto che la Commissione Europea possa continuare a spingere i biocarburanti sotto forma di un "obbligo di inserimento" che stabilisca quantitativi minimi di etanolo da miscelare nei carburanti per autoveicoli ed aerei.

L'idea era stata lanciata in prima istanza a novembre quando l'esecutivo aveva varato una consultazione pubblica allo scopo di sottoporre a revisione la direttiva sulle energie rinnovabili (si veda a pag. 22 del documento sulla consultazione).

“Il sottile cambiamento consiste nel dire ai fornitori di carburante cosa devono fare invece di dirlo agli stati membri” afferma Jos Dings, direttore esecutivo della Transport & Environment, un gruppo di azione ambientalista.

“Se il vincolo a miscelare venisse eliminato, ne saremmo molto contenti”.

Il CEN, un ente di standardizzazione dell’Unione Europea, attualmente consente di miscelare fino al 10% di etanolo nella benzina, uno standard denominato E10 che ha indotto la ribellione fra i consumatori in Germania quando venne introdotto per la prima volta cinque anni fa.

Visto che l’obiettivo del 10% per il trasporto non ci sarà dopo il 2020, i produttori di biocarburanti sperano che uno standard obbligatorio possa essere introdotto al fine di avere una miscela minima di biocarburanti nel petrolio o nella benzina.

“Un importante elemento è quello dell’obbligo di miscela che istituisca una percentuale chiara di biocarburanti” afferma Pekka Koponen, amministratore delegato della Kaidi Finland, la società energetica finlandese che ha supportato l’evento presso il Parlamento.

Koponen sostiene l’importanza dell’istituzione di un obiettivo di miscela per il settore dei biocarburanti, affermando che ciò sarebbe più efficace di qualsiasi altro incentivo fiscale o sovvenzione diretta.

“Ora, per l’obiettivo 2030 nell’Unione Europea, per favore continuate ad istituire l’obiettivo e rendetelo deciso quanto basta” ha detto in occasione dell’evento.

Tetto del 7% in discussione

La Donnelly ha dichiarato che “un elemento fondamentale” della nuova struttura normativa per i biocarburanti dopo il 2020 sarà quello di decidere che cosa accadrà al tetto del 7% per i biocarburanti di cui tener conto in relazione all’obiettivo del 10% per l’energia rinnovabile nei trasporti.

“Chiaramente, si tratta di una questione importante” ha detto insistendo sul fatto che il settore dei biocarburanti avrebbe bisogno di stabilità normativa dopo il 2020 quando scadrà l’obiettivo del 10%.

“È impostante, a mio giudizio, che la struttura normativa rilasci un messaggio trasparente che faccia chiarezza in quel settore” ha sostenuto.

La Donnelly non ha voluto esprimersi, tuttavia, su come ciò potrà essere conseguito, affermando che si tratterà di “una decisione politica” del collegio dei Commissari forte di 28 membri.

“Per il momento, stiamo dialogando.

Continueremo a mettere assieme il modello in relazione ai costi ed alle implicazioni” dell’abrogazione dell’obiettivo del 10%, ha spiegato, indicando che l’analisi esaminerà il più ampio impatto sull’economia, comprese le importazioni di biocarburanti ed i posti di lavoro in Europa.

Jos Dings della Transport & Environment ha dichiarato di essere preoccupato che lo standard di miscela minima possa diventare obbligatorio.

“Interessante” ha detto la Donnelly quando Dings le ha chiesto informazioni circa i piani per un “obbligo di inserimento” nei carburanti per autoveicoli.

“A dire il vero, dovrei prenderne atto”.

(da: euroactiv.com, 4 maggio 2016)

LEASING

I NOLEGGIATORI DI EQUIPAGGIAMENTO SOFFRONO ASSIEME ALLE LINEE DI NAVIGAZIONE PERCHÉ IL MERCATO DEBOLE SPINGE IN BASSO I PREZZI DEI CONTENITORI

Il prezzo dei contenitori nuovi continuano a crollare, riducendo le tariffe di noleggio giornaliere ed apportando problemi ai noleggiatori.

Nel primo trimestre di quest'anno, il costo di un nuovo container per carichi secchi da 20 piedi è sceso fino al suo livello più basso dal 2002, realizzando in media 1.350 dollari USA, in diminuzione dai circa 1.850 dollari USA di due anni fa, a causa della domanda debole.

Ed i prezzi stanno ancora calando, secondo l'ultima edizione della *Container Equipment Insight*, pubblicata dalla ditta di consulenze marittime Drewry.

"La produzione di contenitori nuovi è calata notevolmente quest'anno e le società di leasing hanno mostrato nuovamente una forte riluttanza a comprare" afferma Andrew Foxcroft, analista capo per il settore containerizzato.

Lo stato depresso del mercato del noleggio è una delle ragioni dell'inattività dei noleggiatori, afferma il rapporto, ma la Drewry aggiunge che essa è spiegabile anche con le scorte accumulate di nuovi container nelle fabbriche in Cina: "Una produzione sostanziosa del 2015 è ancora in attesa di essere prelevata".



Uno dei maggiori noleggiatori di contenitori intermodali, sulla base delle dimensioni della flotta, per un totale di oltre 3,2 milioni di TEU, è la Textainer.

Lo scorso anno essa ha riportato una imponente riduzione dell'84% da un anno all'altro dei profitti netti per i primi tre mesi dell'anno.

Le entrate medie della Textainer sono crollate sino a 6,4 milioni di dollari USA nel primo trimestre rispetto ai 40,5 milioni di dollari USA dell'anno scorso e la società ha attribuito ciò a fattori fra cui il decremento delle tariffe di noleggio ed a problemi dovuti al declino dei prezzi dei contenitori usati.

La crescita globale sottosviluppata e la caduta del 40% dei prezzi dell'acciaio l'anno scorso hanno continuato ad esercitare pressioni sul settore del leasing dei container nel primo trimestre del 2016, rendendo cupe le prospettive del mercato.

"I prezzi dei container nuovi che continuano ad essere bassi significano che le tariffe di noleggio ed i prezzi dei contenitori usati sono rimasti sotto pressione" spiega Philip K. Brewer, presidente ed amministratore delegato del Textainer Group, che è stato obbligato ad assistere ad un deterioramento dei propri conti relativi al primo trimestre pari a 17,3 milioni di dollari USA.

Anche il noleggiatore di contenitori rivale TAL International, che dispone di una flotta di circa 2 milioni di TEU, sta tribolando, avendo visto diminuire del 75% i propri introiti netti nel primo trimestre, che sono crollati sino a 6,4 milioni di dollari USA, rispetto ai 25,8 milioni di dollari USA negli stessi mesi del 2015.

"Condizioni di mercato assai difficili" sono quelle con cui Brian M. Sondey, presidente ed amministratore delegato della TAL, ha descritto gli scambi della ditta nel primo trimestre.

Nonostante il fatto che i primi tre mesi dell'anno siano normalmente il trimestre più debole per i noleggiatori di contenitori, Sondey ha detto che questa normale debolezza stagionale si è combinata con le difficili condizioni economiche a livello globale per "creare un ambiente di mercato assai debole".

Sondey è inoltre preoccupato circa lo stato di salute finanziaria delle linee di navigazione clienti della TAL.

"Le prestazioni finanziarie delle linee di navigazione containerizzate sono state generalmente deboli sin dal primo trimestre del 2015 e diverse di tali linee sono sotto una pesante pressione finanziaria.

L'andamento creditizio della TAL resta buono, ma siamo preoccupati dall'alto rischio di credito" afferma Sondey.

(da: theloadstar.co.uk, 10 maggio 2016)

LOGISTICA

AMAZON MINIMIZZA LE AMBIZIONI LOGISTICHE

La Amazon alla fine di aprile ha minimizzato l'entità delle proprie ambizioni logistiche, malgrado le recenti iniziative finalizzate all'espansione nelle operazioni di trasporto merci aereo e marittimo.

Avendo all'inizio di quest'anno siglato un accordo di leasing negli Stati Uniti per una flotta di 20 aeromobili cargo B767 ed avendo ottenuto alla fine dell'anno scorso le licenze per effettuare servizi come vettore marittimo non armatore e broker marittimo nelle direttrici di traffico fra la Cina e gli Stati Uniti, al gigante delle vendite al dettaglio online sono state fatte alcune domande da parte di vari analisti in ordine ai suoi piani sulla logistica in seguito alla pubblicazione dei propri risultati relativi al primo trimestre.

Al vicepresidente anziano e responsabile finanziario Brian Olsavski è stato chiesto se potesse commentare la capacità in eccesso nella logistica in seguito all'aumento da parte di Amazon della propria capacità di trasporto merci aereo e marittimo e se la società avrebbe trattato la consegna di articoli per altre società logistiche o corrieri, fra



cui colossi quali la FedEx o la UPS.

Replica Olsavski: "La ragione per cui aggiungiamo capacità logistica e trasportistica è perché in tal modo siamo in grado di servire i nostri clienti a velocità di consegna sempre più rapida e perché abbiamo avuto bisogno di aggiungere altra nostra capacità per integrare i nostri vettori ed i nostri clienti.

Essi sono ancora grandi partner, lo sono stati e continueranno ad esserlo in futuro, ma ravvisiamo opportunità in cui abbiamo bisogno di aggiungere capacità aggiuntiva e quindi stiamo riempiendo quei vuoti".

Inoltre, nel corso di una conferenza telefonica, il direttore per le relazioni con gli investitori di Amazon, Phil Hardin, ha espresso le proprie considerazioni sull'investimento della società in logistica terrestre negli Stati Uniti, sottolineando come la cosa abbia riguardato più i semirimorchi che i camion.

"Il tipico caso d'uso è quello della gestione dei ritardi fra il centro ordinazioni ed il centro adempimento" ha spiegato.

"Così stavamo gestendo abbastanza volumi da utilizzare già dei camion.

Abbiamo pensato che avesse senso fare un passo in più ed acquisire qualche semirimorchio.

Al momento, affidiamo ancora all'esterno la parte camionistica.

Questo ci dà flessibilità e riteniamo che l'economia avrà senso col tempo".

Ciononostante, le imprese di logistica e spedizioni restano diffidenti circa le ambizioni logistiche del gigante delle vendite al dettaglio online dopo che documenti della Amazon riportati da *Bloomberg News* all'inizio di quest'anno avevano rivelato un piano apparentemente di gran lunga più audace.

Bloomberg aveva riferito a febbraio che un rapporto del 2013 degli amministratori della Amazon aveva proposto una energica espansione globale del servizio "Fulfillment By Amazon" della società, che fornisce deposito, imballaggio e spedizione a commercianti indipendenti che vendono prodotti sul sito web della società.

Il rapporto immaginava una rete di consegne globali che controlli il flusso delle merci dalle fabbriche cinesi ed indiane alle soglie dei clienti ad Atlanta, New York e Londra.

Bloomberg afferma che il progetto, denominato "Dragon Boat" sta procedendo, secondo una persona coinvolta nell'iniziativa.

Secondo il rapporto, il piano di Amazon dovrebbe culminare con il lancio di una nuova iniziativa imprenditoriale denominata "Global Supply Chain by Amazon" già da quest'anno.

La nuova attività dovrebbe porre Amazon quale centro di un settore logistico che accumuli scorte da migliaia di commercianti di tutto il mondo e poi acquisti spazio su camion, aerei e navi a tariffe ridotte.

Nel rapporto 2013 si legge: "I venditori non si prenoteranno più con DHL, UPS o FedEx ma direttamente con Amazon" aveva riportato *Bloomberg*.

“L’agio e la trasparenza di questa disintermediazione saranno rivoluzionari ed i venditori affluiranno in gran numero al Fulfillment By Amazon dati i prezzi concorrenziali”.

Nel rapporto si afferma che Amazon dovrebbe associarsi a vettori terzi al fine di realizzare l’impresa globale per poi gradualmente espellerli una volta che l’attività avrà raggiunto volumi sufficienti e, secondo i documenti, Amazon imparerà abbastanza da gestirla per conto proprio.

(da: lloydsloadinglist.com, 29 aprile 2016)

LEGISLAZIONE

LA CONFUSIONE REGNA ANCORA SULLA SOLAS

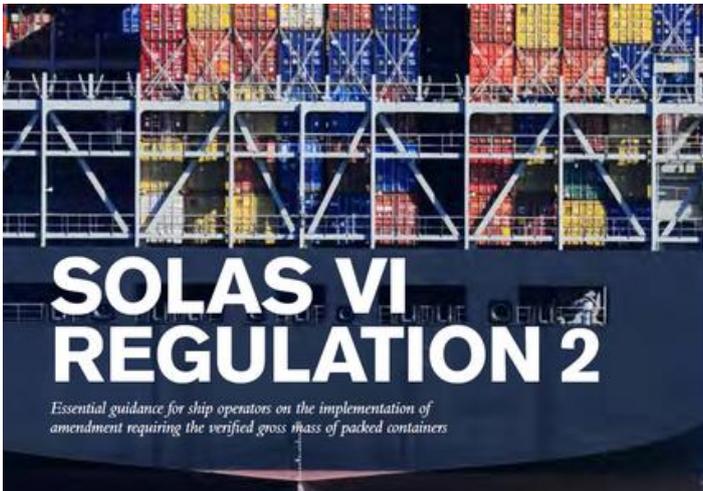
Secondo un'autorevole analista, i portatori d'interessi nell'ambito della filiera distributiva statunitense non sono ancora pronti all'entrata in vigore delle nuove regole sulla pesatura dei contenitori della convenzione SOLAS il prossimo 1° luglio.

Cathy Roberson, fondatrice e capo analista della Logistics Trends & Insights con sede negli Stati Uniti, afferma che i portatori d'interessi nella filiera distributiva ci stanno mettendo troppo tempo a far funzionare i sistemi al fine di evitare disservizi questa estate.

"Sembra che caricatori e vettori stiano aspettando di vedere che cosa fanno gli altri e, così facendo, il tempo passa" ha detto la Roberson.

"Ora, a meno di due mesi dal termine previsto per il 1° luglio, è ancora difficile sapere che cosa aspettarsi".

Gli emendamenti alla convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea Convention) dell'IMO (International Maritime Organization) richiedono, quale condizione per caricare un container imballato su una nave per l'esportazione, che il contenitore disponga di un peso verificato dichiarato all'operatore marittimo o all'operatore del terminal marittimo.



Ciò ha provocato la costernazione a livello globale fra i caricatori e le linee di navigazione.

Anche gli spedizionieri dovranno conformarsi alle regole laddove siano indicati come caricatori sulla polizza di carico.

Negli Stati Uniti, le dichiarazioni della Guardia Costiera statunitense hanno finito per aggiungere altra confusione, dal momento che, come riporta *Lloyd's List*, la medesima alla fine di aprile ha scritto all'IMO per dire che le attuali leggi degli Stati Uniti relative alla fornitura della massa lorda verificata dei

container sono equivalenti alle disposizioni degli emendamenti alla SOLAS, un'iniziativa che è stata accolta favorevolmente dall'associazione dei caricatori statunitensi National Industrial Transportation League.

La Roberson afferma che alcuni porti statunitensi sono pronti a movimentare le esportazioni ma che non esistono modelli o modalità di approccio chiari.

"Il Porto di New York/New Jersey ha già dichiarato che rifiuterebbe i contenitori se non dovesse ricevere in anticipo la verifica" dichiara.

"Nel contempo, il Porto di Charleston è stato il primo porto degli Stati Uniti a dire di voler fornire servizi di pesatura dei container interni al terminal.

Ritengo, in definitiva, che sarà una questione di capacità.

New York/New Jersey non ha la larghezza di banda per poter nemmeno pensare alla SOLAS, ma forse alcuni dei porti statunitensi minori lo fanno, e così facendo ci potrebbero essere spostamenti quanto all'utilizzazione dei porti".

Questo, anche se la Roberson afferma di pensare che "rilevanti disservizi della filiera distributiva" siano improbabili e che "se vi fossero, sarebbero sporadici".

La Roberson prevede che i dettaglianti statunitensi potrebbero accumulare scorte di riserva per contrastare qualsiasi blocco delle consegne dall'Asia quest'estate, il tradizionale inizio dell'alta stagione delle importazioni statunitensi.

"Potremmo assistere ad un giugno assai indaffarato dal momento che i dettaglianti effettuano in anticipo le ordinazioni, come avvenuto negli anni scorsi quando erano in corso i negoziati sui contratti di lavoro nei porti della Costa Occidentale USA ed i dettaglianti avevano accumulato scorte in previsione dell'alta stagione e di un potenziale sciopero" ha dichiarato.

L'analista ha poi detto che alcuni dettaglianti statunitensi potrebbero fare affidamento in misura maggiore sul trasporto merci aereo se non si dovesse porre rimedio alla confusione in modo tempestivo.

"Potremmo assistere ad un picco del trasporto merci aereo con inizio ad agosto/settembre dal momento che i dettaglianti si preparano ulteriormente per la stagione delle vacanze" ha aggiunto.

"I fornitori di trasporto merci aereo potrebbero facilmente trarre vantaggio da tutta questa confusione per cercare di riguadagnare le merci che hanno perso nel corso degli anni a favore del trasporto marittimo".

(da: lloydsloadinglist.com, 5 maggio 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

I MEZZI AUTOGUIDATI STANNO RIVOLUZIONANDO IL FRONTE DEL PORTO COME AVEVA FATTO LA CONTAINERIZZAZIONE

Come riporta *Bloomberg News*, la struttura per carichi marittimi a Los Angeles della TraPac LLC raddoppia la velocità di carico e scarico delle navi, risparmiando denaro e dando impulsi ai profitti.

L'impatto di questa iniziativa può stare alla pari con quello della containerizzazione, che aveva rivoluzionato la movimentazione dei carichi sul fronte del porto in tutto il mondo 50 anni fa, eliminando gran parte del lavoro manuale.

"L'autoguida non si limiterà a riorganizzare l'attuale sistema del trasporto merci, ma realizzerà un modo del tutto nuovo di pensare ad esso" afferma Larry Burns, ex responsabile ricerche e sviluppo della General Motors ed ora consulente dell'unità Google della Alphabet Inc.

"Ciò si verificherà più presto con le movimentazioni di merci rispetto al trasporto di persone, perché in questo caso l'economia è cristallina" afferma Burns.

Il Porto di Los Angeles e la TraPac, una unità della MOL (Mitsui OSK Lines) stanno investendo 693 milioni di dollari USA in quattro decine di gru auto-guidate e carrelli automatizzati, oltre alle infrastrutture correlate.

Quando i carrelli si muovono avanti e indietro sulla banchina, ogni congegno cambia direzione indipendentemente dagli altri, senza apparente necessità di aiuto umano.

Appena una decina di persone osserva e monitora da stanze di controllo a distanza.

Sul molo stesso, la TraPac si serve di persone solo per far muovere le gru che scaricano le navi e per sollevare i contenitori per gli ultimi pochi metri che occorrono per metterli sui camion o i treni in attesa.

Al fine di accelerare le cose, il presidente della TraPac Frank Pisano ha attuato un sistema di appuntamento per i camionisti, i quali spesso arrivano senza preavviso e poi devono aspettare che i dipendenti portuali trovino il loro contenitore.

Le attese sono divenute intollerabili per gli autisti.

Secondo una recente previsione, entro il 2014, i traffici containerizzati regionali potrebbero quasi triplicarsi fino a 41,1 milioni di TEU da 15,3 milioni di TEU.

Malgrado tali previsioni, queste strutture sono rimaste indietro rispetto a quelle di Rotterdam, dove sin dal 1993 il grande porto olandese utilizza mezzi precursori dell'equipaggiamento autoguidato che Pisano sta installando.



Oggi Rotterdam dispone di cinque terminal marittimi completamente automatizzati, la cui efficienza potrebbe essere aumentata da camion semi-autonomi, che recentemente sono stati collaudati in Europa.

Si stanno altresì prendendo in considerazione servizi del tipo Uber per trovare i carichi destinati ai camion vuoti o semi-vuoti, mentre si sta valutando l'adozione di un tetto per container su emissioni inquinanti e gas serra in ciascun terminal.

Peraltro, secondo uno studio di dicembre della PMSA, la conversione di Long Beach, Los Angeles ed Oakland, che movimentano il 40% dei traffici containerizzati statunitensi, ad un equipaggiamento completamente elettrico ed autoguidato costerà 35 miliardi di dollari nei prossimi 30 anni rispetto ai 7 miliardi di dollari occorrenti per sostituire le attuali tecnologie.

“Potenzialmente, stiamo parlando di una cifra da decine a centinaia di miliardi di dollari” afferma Mike Jacob, vicepresidente della PMSA.

Lo stato ha concesso contributi per l'adozione di trattori-semirimorchi mossi da batterie elettriche presso una nuova struttura automatizzata nel Long Beach Container Terminal, che ha iniziato a ricevere carichi il mese scorso.

Il porto sta condividendo il costo della ristrutturazione da 2 miliardi di dollari USA del vettore di Hong Kong OOCL (Orient Overseas Container Line).

Secondo il portavoce del Porto di Long Beach Art Wong, lo scalo recupererà il proprio investimento tramite i pagamenti che la OOCL effettua in relazione al proprio leasing quarantennale del terminal.

La nuova struttura utilizzerà gru e carrelli elettrici ed auto-guidati che seguono il tracciato di ricetrasmittitori nascosti sotto il cemento della banchina.

A detta di Wong, il nuovo equipaggiamento raddoppierà i volumi dei contenitori movimentati dal terminal.

(da: seanews.com.tr, 3 maggio 2016)

STUDI E RICERCHE

OTTO VETTORI MEDITANO DI COSTITUIRE UNA "TERZA FORZA" FRA LE ALLEANZE MARITTIME

Otto attuali membri delle tre alleanze esistenti fra linee di navigazione che sono state escluse dalla recentemente annunciata Ocean Alliance potrebbero coalizzarsi per costituire una nuova alleanza "terza forza", afferma Alphaliner.

La proposta relativa alla Ocean Alliance svelata il 20 aprile scorso mette assieme CMA CGM, Cosco Container Lines (Coscon), Evergreen ed Orient Overseas Container Line.

L'alleanza ha in programma di iniziare le operazioni ad aprile del 2017.

La sua costituzione comporta conseguenze – a detta di Alphaliner – sulle alleanze G6, la Ocean Three e CKYHE che manterranno la loro attuale rete di servizio fino ad aprile dell'anno prossimo.

I quattro vettori che formano la Ocean Alliance comprenderanno anche la APL di Singapore, che è in fase di acquisizione da parte della CMA CGM, e la China Shipping Container Line, che si è fusa con la Coscon.

I vettori interessati dal previsto rimpasto sono: Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines e NYK Line della G6 Alliance; Hanjin Shipping, K Line e Yang Ming della CKYHE; infine, United Arab Shipping Co della Ocean Three.



"Gli otto vettori potrebbero coalizzarsi ai sensi di un unico accordo che rappresenterebbe un serio contrappeso alla 2M ed alla Ocean Alliance nei corridoi est-ovest" afferma Alphaliner.

Nella propria rivista settimanale, Alphaliner sostiene che è atteso a maggio un annuncio ufficiale in ordine alla composizione della terza alleanza dal momento che i vettori coinvolti avranno bisogno di assicurarsi di avere tempo sufficiente per ottenere le approvazioni dalle autorità per la concorrenza e per iniziare a

comunicare con i propri clienti riguardo alle nuove strutture di servizio che saranno costituite ad aprile del 2017.

Come sottolinea Alphaliner, alla fase attuale dei negoziati nessuno dei vettori potrebbe confermare la composizione definitiva dell'alleanza.

Un nono vettore, la Hamburg Süd, che attualmente è partner della UASC e della CMA CGM, sarà interessato alla luce anche del rimpasto delle alleanze.

Anche altri sviluppi in corso, a detta di Alphaliner, potrebbero comportare conseguenze sul paesaggio delle alleanze come le trattative fra Hapag-Lloyd e UASC in ordine ad una potenziale combinazione delle proprie reciproche operazioni di trasporto marittimo containerizzato.

Esiste anche la possibilità che la Hanjin Shipping, in cattive condizioni finanziarie e la HMM possano formare una forza combinata coreana con una flotta operativa di portacontainer di oltre 1 milione di TEU.

Entrambe le linee coreane, tuttavia, all'inizio avevano negato di essere interessate a perseguire una funzione in seguito alle ultime riorganizzazioni nel settore containerizzato.

L'impari distribuzione delle classi navali delle portacontainer ultra-grandi da 18.000-20.000 TEU e da 14.000 TEU "è un ulteriore motivo per realizzare un ampio patto multi-vettoriale" afferma Alphaliner.

La UASC possiede sei navi della classe da 19.000 TEU mentre la MIL riceverà sei navi da 20.000 TEU nel 2017.

I restanti sei vettori, d'altro canto, non hanno tali navi sotto ordinazione.

Nel contempo, delle navi da 13.800-15.000 TEU attualmente sotto ordinazione, la Yang Ming ne ha 20 mentre la UASC ne possiede 11.

La NYK Line e la K Line hanno ciascuna 10 unità mentre i quattro rimanenti vettori non hanno navi di quel tipo, aggiunge Alphaliner.

Alphaliner avverte che i cambiamenti nelle alleanze presenteranno grandi sfide agli operatori terminalistici.

Dovranno essere raggiunti compromessi fra i vettori nell'ambito delle proprie rispettive alleanze circa quali terminal dovranno essere utilizzati in ciascuno dei porti serviti.

(da: lloydsloadinglist.com, 6 maggio 2016)

CONFERENZE E CONVEGNI

PESATURA DEI CONTENITORI: SIETE PRONTI?

L'ICHCA organizzerà un seminario di una giornata dedicato alla revisione delle regole del Capitolo VI della convenzione SOLAS; il seminario si svolgerà ad Anversa mercoledì 1° giugno.

Le sirene d'allarme stanno suonando forti e chiare perché molti governi membri dell'IMO – figuriamoci i caricatori – non sono consapevoli delle nuove regole sulla massa lorda verificata che entreranno in vigore il 1° luglio prossimo.

L'imminente seminario in materia dell'ICHCA in programma il prossimo 1° giugno sarà intitolato "*Manca un mese: siete pronti?*".

Il seminario sarà ospitato presso l'OCHA (istituto per la formazione del porto di Anversa) e sarà dedicato alla discussione dei preparativi del settore in ordine ai tre principali temi dell'adempimento, della comunicazione e della pianificazione dell'emergenza.

Poiché molta confusione circonda ancora le modalità di regolamentazione della massa lorda verificata, la prima sessione della giornata sarà dedicata all'adempimento.

Matthew Gore, socio dello studio legale globale HFW (Holman Fenwick Willan), membro dell'ICHCA, sarà fra i partecipanti al tavolo di discussione.

"Ci si aspetta che molte autorità competenti vorranno pubblicare quanto prima le proprie disposizioni relative all'attuazione ed all'entrata in vigore nelle proprie giurisdizioni, poiché resta davvero poco tempo al settore per darsi da fare al riguardo ed essere pronti per il 1° luglio" riferisce Gore.

"È chiaro che nelle diverse giurisdizioni si seguono approcci e programmi orari diversi.

Questo si è rispecchiato chiaramente quando abbiamo sondato le opinioni di alcuni dei nostri altri uffici che pure loro stanno attivamente lavorando su questa materia con clienti quali terminal, vettori, spedizionieri, caricatori ed altri della filiera distributiva containerizzata al fine di assicurare la preparazione in vista del 1° luglio".

Nel corso del seminario, Gore ed altri esperti legali fra cui Jos van der Meché dello studio legale olandese AKD, analizzeranno i diversi approcci all'attuazione della normativa adottati dalle autorità nazionali di tutta Europa ed altrove e discuteranno le implicazioni dell'adempimento per vari membri e settori della filiera distributiva, fra cui le operazioni di cabotaggio marittimo europeo.

Un'altra questione spinosa sul tavolo sarà l'approvazione e la regolamentazione dell'equipaggiamento attualmente utilizzato per la pesatura dei contenitori attorno al mondo, che sembra da ascrivere a regimi commerciali nazionali correlati a pesi e misure completamente distinti rispetto a quelli della normativa SOLAS stessa.



“Anche se il problema fisico della carenza di equipaggiamento adatto alla pesatura sarà senza dubbio un problema all’inizio, la mia principale preoccupazione è quella della mancanza di un approccio armonico alla regolamentazione degli strumenti di pesatura (dei contenitori)” afferma Ian Dunmill, assistente del direttore della OIML (International Organisation for Legal Metrology), anche lui fra i relatori al seminario di Anversa.

La OIML, che fa parte degli osservatori nella Commissione TBT (barriere tecniche ai traffici) della WTO, emette Raccomandazioni Internazionali finalizzate a fungere da normativa tecnica modello per la regolamentazione degli strumenti di pesatura e misurazione, con l'intento di realizzare regole uguali per tutti a livello mondiale.

“Nell'interesse dell'armonizzazione internazionale e per prevenire le barriere ai traffici, dovrebbe esserci una base comune per la normativa che regola gli strumenti per la pesatura dei container e quella base dovrebbe essere accettata a livello internazionale” sostiene Dunmill.

La OIML ritiene che le sue Raccomandazioni Modello si adattino a tali disposizioni e che “esse dovrebbero essere considerate come gli strumenti corretti per conseguire gli obiettivi desiderati dalle disposizioni della SOLAS e dall'IMO”.

È certo che la questione stimoli un vivace dibattito al seminario, dal momento che molti fornitori e nuovi utilizzatori della tecnologia per la pesatura dei contenitori hanno già messo in evidenza l'enorme complessità nell'assicurare le necessarie approvazioni in molteplici paesi.

Le grandi e spesso complesse filiere distributive operative ai sensi della nuova normativa sulla massa lorda verificata richiederanno la comunicazione fra tutte le parti.

Nella seconda sessione della giornata, l'acquisizione dei dati sulla massa lorda verificata e la loro comunicazione in maniera tempestiva lungo la filiera distributiva saranno al centro del dibattito.

I rappresentanti di un'ampia schiera di fornitori di tecnologia per la massa lorda verificata, fra cui la Avery Weigh-Tronix, la Bromma Conquip, la Conductix-Wampfler, la Hirschmann, la Intercomp e la Strainstall, parleranno delle varie opzioni di pesatura ora disponibili, osserveranno i diversi approcci adesso adottati ed analizzeranno le questioni correlate ad assicurare flussi di dati e la loro presentazione in modo tempestivo.

Nel terzo tavolo di lavoro della giornata la discussione verterà sulla pianificazione dell'emergenza.

I partecipanti, che saranno Chris Welsh, segretario generale del Global Shippers' Forum, Steve Alaerts, direttore vendite e marketing per lo spedizioniere reefer specializzato Foodcareplus ed Andrew Yarwood, dirigente richieste di risarcimento del TT-Club, parleranno di come attuare piani di emergenza per contrastare gli inevitabili problemi che sorgeranno nei primi giorni successivi al 1° luglio.

Il tavolo di lavoro prenderà altresì in considerazione strategie a lungo termine su che cosa fare quando le cose vanno storte nel processo inerente alla massa lorda verificata, specialmente per i carichi più sensibili come le merci deperibili e pericolose.

La giornata terminerà con uno sguardo alle questioni correlate all'imballaggio e fissaggio sicuro dei contenitori e con la discussione in ordine alle esigenze di formazione del settore con James Douglas, direttore della ditta specialista in formazione online Exis Technologies.

Questo mese, la Exis varerà un nuovo modulo addestrativo sulla massa lorda verificata a complemento del proprio attuale corso di apprendimento online CTU Packing, sviluppato assieme al TT Club.

“Con così poco tempo a disposizione, è decisivo che ci si metta attorno ad un tavolo e si discuta come ci si possa adeguare alle disposizioni della SOLAS sulla massa lorda verificata con il minimo di disservizi.

Anversa è un importante hub logistico containerizzato europeo, nonché una località perfetta per ospitare e dare inizio ad una discussione per fornire suggerimenti a tutta la filiera distributiva” afferma il capitano Richard Brough, consulente tecnico e delegato all'IMO dell'ICHCA, che modererà il seminario e vi prenderà la parola,

“Ciò ci aiuterà a sviluppare un adempimento, una comunicazione ed i metodi per l'emergenza che funzionino per chiunque ed ovunque”.

(da: worldcargonews.com, 9 maggio 2016)

IN CALENDARIO

2016

- 11/05/16 - 12/05/16 Singapore 6th Maritime Security Management
- 13/05/16 - 13/05/16 Augusta WorkshopGNL: Italia hub del gas naturale, opportunità GNL per i trasporti marittimi nel Mediterraneo
- 18/05/16 - 20/05/16 Jakarta Inamarine 2016
- 19/05/16 - 19/05/16 Roma 12th Mare Forum Italy 2016
- 19/05/16 - 20/05/16 Callao Latin America Port Expansion Summit 2016
- 20/05/16 - 20/05/16 Trapani 67ma Assemblea Generale Federagenti
- 23/05/16 - 25/05/16 Rabat PPP Investment Forum Morocco 2016
- 23/05/16 - 26/05/16 Anversa Breakbulk Europe 2016
- 26/05/16 - 27/05/16 Baveno ECG Spring Congress & General Assembly
- 26/05/16 - 27/05/16 Constanta 5th Black Sea Ports & Shipping 2016
- 27/05/16 - 27/05/16 Lugano AlpTransit per la logistica Europea
- 29/05/16 - 02/06/16 Milano 11th World Congress on Railway Research
- 06/06/16 - 10/06/16 Atene Posidonia 2016
- 09/06/16 - 13/06/16 Sevastopol SIMBF 2016
- 14/06/16 - 16/06/16 Shanghai Transport Logistic China
- 14/06/16 - 16/06/16 Amburgo TOC Europe 2016
- 27/06/16 - 02/07/16 Napoli Naples Shipping Week
- 14/07/16 - 15/07/16 Bangkok 14th Asean Ports & Shipping 2016
- 05/09/16 - 07/09/16 Muscat Middle East Transport and Logistics Exhibition
- - ME TRANSLOG
- 06/09/16 - 09/09/16 Amburgo SMM 2016
- 13/09/16 - 16/09/16 Birmingham IMHX 2016
- 14/09/16 - 14/09/16 New York 8th Annual Global Commodities, Energy & Shipping
- 15/09/16 - 16/09/16 Accra 4th Annual Africa Port & Rail Expansion Summit
- 18/09/16 - 21/09/16 Genova IUMI Annual Conference 2016
- 21/09/16 - 22/09/16 Londra 9th Arctic Shipping Summit
- 21/09/16 - 23/09/16 Santa Cruz, Tenerife Seatrade Cruise Med 2016
- 22/09/16 - 23/09/16 Sri Lanka 11th Southern Asia 2016
- 30/09/16 - 30/09/16 La Spezia Italian Cruise Day
- 03/10/16 - 06/10/16 La Valletta Malta Maritime Summit 2016
- 05/10/16 - 05/10/16 Londra 9th Annual Shipping, Marine Services & Offshore Forum
- 11/10/16 - 14/10/16 Venezia GreenPort Cruise - GreenPort Congress
- 16/10/16 - 18/10/16 Lisbona World Coal Leaders Network 2016
- 17/10/16 - 21/10/16 Paris Le Bourget Euronaval 2016
- 23/10/16 -26/10/16 Abu Dhabi Breakbulk Middle East 2016
- 24/10/16 -24/10/16 Dubai The Maritime Standard Awards 2016

- 25/10/16 - 27/10/16 Copenhagen Danish Maritime Fair 2016
- 25/10/16 - 26/10/16 Abu Dhabi NATRANS Expo 2016
- 26/10/16 - 28/10/16 Abu Dhabi Overseas Project Cargo Association 3rd Annual
- 26/10/16 - 27/10/16 Jeddah 12th Trans Middle East 2016
- 02/11/16 - 02/11/16 Londra 6th Annual Shipping & Offshore CSR Forum
- 15/11/16 - 17/11/16 Rotterdam Intermodal Europe 2016
- 15/11/16 - 17/11/16 Rotterdam Transport & Logistics 2016
- 16/11/16 - 18/11/16 Istanbul Logitrans 2016
- 17/11/16 - 18/11/16 Mombasa 16th Intermodal Africa 2016
- 20/11/16 - 23/11/16 Dubai 3rd International Conference on Coastal Zone Engineering and Management in the Middle East (Arabian Coast 2016)
- 23/11/16 - 24/11/16 Budapest Translog Connect 2016
- 23/11/16 - 25/11/16 Jakarta MARINTEC INDONESIA 2016
- 05/12/16 - 07/12/16 Dammam Saudi Transtec 2016
- 07/12/16 - 09/12/16 Guangzhou INMEX China 2016

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.