

# Notiziario

30 Aprile 2016

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants



**ANNO XXXIV**  
**Numero del 30 aprile 2016**

**PORTI**

COMINCIA LA FESTA DELLE MEGA-NAVI SULLA COSTA OCCIDENTALE USA ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

IMPORTANTI LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE UNISCONO LE FORZE  
NELLA "OCEAN ALLIANCE" ..... " 8

**TRASPORTO STRADALE**

LA COMMISSIONE EUROPEA DOVREBBE INTRODURRE PEDAGGI PER I CAMION  
SULLA BASE DELLE EMISSIONI DI CO2 ..... " 10

**TRASPORTO INTERMODALE**

EUROTUNNEL CONFERMA LA GRAVITÀ DEL DECLINO DEL TRASPORTO MERCI  
FERROVIARIO DIRETTO ..... " 13

**TRASPORTO AEREO**

IL PRIMO DIRIGIBILE ADIBITO AL TRASPORTO MERCI DEL MONDO  
ENTRERÀ IN SERVIZIO NEL 2018 ..... " 15

**LOGISTICA**

BUONA ANNATA PER IL GIGANTE TEDESCO DACHSER ..... " 19

**LEGISLAZIONE**

SOLAS: LA GUARDIA COSTIERA DEGLI STATI UNITI RESTA FERMA SULLE SUE POSIZIONI  
IN ORDINE ALLA MASSA LORDA VERIFICATA ..... " 22

L'EUROPA "SI UNISCE" SULLA PESATURA DEI CONTENITORI ..... " 25

**STUDI E RICERCHE**

|   |         |
|---|---------|
| LE NAVI PORTACONTAINER DI ENORMI DIMENSIONI PRESENTANO DIFFICOLTÀ<br>DI ENORMI DIMENSIONI PER I PORTI ED I CARICATORI ..... | Pag. 29 |
|---|---------|

**CONFERENZE E CONVEGNI**

|  |      |
|--|------|
| COSA C'È IN VISTA PER IL TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA? ..... | " 31 |
|--|------|

|                            |      |
|----------------------------|------|
| <b>IN CALENDARIO</b> ..... | " 34 |
|----------------------------|------|

**30 aprile 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

### COMINCIA LA FESTA DELLE MEGA-NAVI SULLA COSTA OCCIDENTALE USA

Il problema in ordine alla produttività portuale è che non si tratta solo di cosa ciascun singolo porto sta facendo, ma anche delle decisioni dei vettori, delle filiere distributive logistiche e dei canali distributivi dei caricatori/produttori.

Occorre aggiungere a questo assortimento spesso inquieto e complicato il fattore delle mega-navi, dal momento che una nuova generazione di enormi navi è entrata in esercizio in gran numero.

In questa fase, sembra che i porti della Costa Occidentale statunitense possano essere i primi "vincitori".

Ma vale davvero la pena di vincere al gioco delle mega-navi?

La giuria non si è ancora espressa.

Il gigante francese dello shipping CMA CGM, la linea di navigazione containerizzata numero tre al mondo dopo Maersk e MSC, ha dichiarato recentemente che impiegherà sei navi da 18.000 TEU nel mercato transpacifico allo scopo di accelerare la propria crescita.

Questa decisione va contro il tradizionale buon senso, secondo il quale le mega-navi dovrebbero restare confinate principalmente ai traffici Asia-Europa, dove ci sono acque abbastanza profonde perché esse operino con efficacia.

Ma la decisione della CMA CGM secondo una dichiarazione della compagnia di navigazione "è in linea sia con la strategia di crescita stabilita dal gruppo negli Stati Uniti ed in tutto il mondo, sia con l'ottimizzazione della propria flotta".

"La flotta di ammiraglie del gruppo sarà di conseguenza impiegata nel mercato finora più attivo e più dinamico – il Transpacifico – e supporterà il suo sviluppo così come quello dei suoi clienti" continua la dichiarazione.

La *Benjamin Franklin* della CMA CGM è stata la nave più grande che abbia mai fatti scalo negli Stati Uniti nello scorso dicembre, con inaugurazione il 19 febbraio a Long Beach.

L'unità resterà nel traffico transpacifico.

A partire dalla fine di maggio, le altre cinque navi sovradimensionate della linea di navigazione si uniranno alla flotta nella linea Pearl River Express.

La Drewry Maritime Research afferma che queste navi diventeranno di gran lunga le più grandi ad essere mai salpate nel Transpacifico e ha espresso riserve circa la capacità dei porti della Costa Occidentale di "lavorare con efficienza navi di queste dimensioni su una base di regolarità".

In un recente rapporto, la Drewry ha concluso che i porti della Costa Occidentale "non sono ancora in una posizione tale da lavorare regolarmente portacontainer da 18.000 TEU e hanno ancora molto lavoro da fare in termini di aumento della produttività per poterle vedere scalare secondo una modalità che non sia quella ad hoc".

La Drewry ha inoltre messo in dubbio l'affermazione della CMA CGM secondo cui le sei mega-navi contribuiranno ad accelerare la crescita nel Transpacifico.

Tale dichiarazione sembra aria fresca dal momento che le dimensioni delle navi impiegate non incidono sulla domanda di carichi.

Più realisticamente, la CMA CGM ha compreso di avere un eccesso di grosse navi sulla vacillante rotta Asia-Europa e ha deciso che la relativamente più solida rotta Asia-Costa Occidentale degli Stati Uniti potrebbe assumersi un po' di quell'esubero" afferma la Drewry.

"Man mano che altre mega-navi entrano in servizio, il settore si avvicina rapidamente ad una fase decisiva" dichiara Tim Power, direttore generale della Drewry.

"Allo scopo di far sì che l'economia dell'ingrandimento delle navi continui a procurare vantaggi all'intera filiera della distribuzione, occorre che le linee di navigazione ed i porti lavorino in maniera più coordinata" afferma Power.

Lavorare in maniera coordinata non è stato esattamente un elemento caratteristico delle relazioni fra porti e vettori, e, vista la tenue domanda nel Transpacifico, gli esperti della Drewry affermano che, se un numero maggiore di linee di navigazione adottassero la strategia della CMA CGM senza razionalizzare il numero di servizi, questo finirebbe per danneggiare sia le tariffe che i rendimenti.

L'opinione dei caricatori, delineata dal fondatore della Hackett Associates Ben Hackett che compila le statistiche del *Port Tracker* per conto della National Retail Federation, è assai critica.

Hackett afferma che la decisione di aggiungere nuove mega-navi alle rotte fra l'Asia e la Costa Occidentale corre il rischio di generare il caos.

“Questo ha senso? Assolutamente no” sostiene Hackett.

“Si tratta di un affronto alla saggezza finanziaria ed economica ed ignora totalmente lo stato del mercato del trasporto merci”.

I terminal statunitensi stanno investendo notevolmente per essere “pronti per le grandi navi” con iniziative quali l’innalzamento delle altezze delle gru per



contenitori in modo tale che esse possano sollevare i box per impilarli su 10 strati sul ponte, nonché rendendo gli ormeggi delle navi più lunghi e più profondi.

Il Porto di Long Beach ha destinato più di 4 miliardi di dollari USA all’espansione della propria capacità terminalistica e

ferroviaria, unitamente al nuovo ponte ed alle infrastrutture stradali.

Il progetto relativo al terminal container Middle Harbor da 1,3 miliardi di dollari USA, che presto sarà inaugurato e che a detta del porto sarà il primo terminal mondiale tutto elettrico e completamente automatizzato, sarà in grado di accogliere navi da 18.000 TEU immediatamente ed alla fine sarà in grado di movimentare navi sino a 24.000 TEU.

Quando la seconda fase del progetto prenderà il via nel 2019 avrà una capacità annua di circa 3,4 milioni di TEU.

La tendenza all’aumento delle dimensioni delle navi nell’Asia-Costa Occidentale USA quasi certamente continuerà, dal momento che vettori quali la Maersk Line e la CSCL hanno ordinato navi da 14.000 TEU specificamente per questo traffico.

La Drewry sottolinea come sia importante per i porti della Costa Occidentale “progredire” perché stanno perdendo un po’ della loro dominante quota di mercato a vantaggio dei rivali della Costa Orientale, che presto riceveranno impulso dall’espansione del Canale di Panama.

Si prevede ora che il canale apra alla fine di giugno e che movimenterà il triplo delle dimensioni massime delle portacontainer che possono attraccarvi.

In conclusione, per quanto riguarda i porti di tutto il mondo da ora al 2019 occorre che i vettori trovino una casa per 72 navi da 18.000 TEU ed oltre.

“C'è tanto da fare” afferma la Drewry.

I porti della Costa Occidentale dovranno attrezzarsi in termini di profondità delle acque, lunghezza delle banchine e gru “ma c'è anche la necessità di migliorare l'efficienza del modo in cui i carichi vengono portati da e verso il complesso portuale mediante i camion (dei quali c'è scarsa offerta) e la ferrovia intermodale”.

L'automazione terminalistica contribuirà a migliorare la produttività, poiché potrebbe allungare le ore di lavoro tanto da trasformare i porti in operazioni 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, ma questo richiederebbe una maggiore flessibilità da parte dei sindacati dei lavoratori: quante probabilità ci sono che ciò accada sul serio?

Nel contempo, introdurre troppe mega-navi nei porti della Costa Occidentale prima che essi siano del tutto pronti molto probabilmente peggiorerebbe la produttività invece che migliorarla, e potrebbe aggiungere giorni per la movimentazione dei box nei terminal, minacciando così la competitività della Costa Occidentale nei confronti di quella Orientale, afferma Lawrence Gross, presidente della Gross Transportation Consulting del New Jersey, scrivendo sull'IHS Media.

“Le navi più grandi, sebbene possano ottimizzare i costi del trasporto di linea, impongono significativi costi aggiuntivi ai terminal e ad altri operatori del lato terrestre” ha detto.

“Quando i volumi non crescono ed i carichi arrivano in pezzature sempre più grandi ma distribuite in modo più ampio, unitamente alla richiesta di lavorare quelle grosse navi rapidamente, il terminal ha bisogno sopra ogni cosa di più terreno, più gru, più unità-navetta ed altro equipaggiamento per movimentare gli stessi volumi consegnati in dosi più piccole e più frequenti” afferma Gross.

I vettori marittimi “hanno il coltello dalla parte del manico a causa della loro capacità di dirottare i volumi via da qualsiasi terminal che non soddisfa i loro requisiti” scrive Gross.

“L'ingente investimento occorrente per supportare le mega-navi in effetti è diventato la carta minima per restare in gioco”.

I vettori sono per lo più preoccupati dal tempo per il quale la nave è attraccata al molo, aggiunge Gross.

“Quello che succede ai contenitori prima e dopo la loro permanenza a fianco della nave è un problema che devono affrontare gli operatori del lato terrestre” afferma.

Gross inoltre pone la domanda che esprime i timori di alcuni addetti ai lavori.

“Guardandoci indietro fra un decennio vedremo la mega-nave come un vicolo cieco evolutivo, un dinosauro che era troppo grosso per sopravvivere in un mondo che cambia?”.

*(da: cargobusinessnews.com, 27 aprile 2016)*



## TRASPORTO MARITTIMO

### **IMPORTANTI LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE UNISCONO LE FORZE NELLA "OCEAN ALLIANCE"**

Quattro delle principali linee di navigazione containerizzate a livello mondiale hanno costituito una nuova alleanza che le vedrà cooperare nell'impiego della loro flotta combinata di oltre 350 portacontainer in tutti i principali traffici containerizzati del mondo.

CMA CGM, COSCO Container Lines, Evergreen Line ed Orient Overseas Container Line hanno siglato il 20 aprile un protocollo d'intesa finalizzato alla costituzione della "Ocean Alliance", che a loro dire offrirà ai caricatori "l'accesso al maggior numero di partenze e rotazioni portuali che collegano i mercati in Asia, Europa e negli Stati Uniti" unitamente a "prodotti competitivi ed esaustive reti di servizio relativi ai traffici Asia-Europa, Asia-Mediterranea, Asia-Mar Rosso, Asia-Medio Oriente, Transpacifico, Asia-Costa Orientale del Nordamerica e Transatlantico".

Rispetto a quello che esse hanno descritto come "un accordo fondamentale fra quattro delle principali linee di navigazione containerizzate del mondo", le compagnie hanno dichiarato che ciascuna linea di navigazione dovrebbe "offrire servizi di prima classe ai clienti con rapidi tempi di viaggio, frequenza competitiva delle partenze e la più estesa copertura portuale nel mercato".

In una dichiarazione congiunta, i vettori partecipanti all'alleanza affermano: "Il nuovo partenariato consentirà ad ognuno dei suoi membri di apportare servizi notevolmente migliori ai propri rispettivi clienti.

I caricatori potranno disporre di un'allettante scelta di frequenti partenze e scali diretti allo scopo di provvedere alle proprie esigenze della filiera distributiva, compreso l'accesso ad una vasta rete con il maggior numero di partenze e rotazioni portuali che collegano i mercati in Asia, Europa e negli Stati Uniti".

Essi affermano che l'alleanza inoltre apporterà affidabilità di servizio e la più efficace integrazione delle ultime navi in una flotta di oltre 350 portacontainer.

Inizialmente, l'impiego sarà relativo ad oltre 40 servizi in tutto il mondo, la maggior parte dei quali collegati con l'Asia, fra cui una ventina circa di servizi ciascuno nei traffici correlati a Stati Uniti ed Europa.

La nuova alleanza, che dovrà ottenere l'approvazione ai sensi di legge da parte delle competenti autorità, ha in programma di iniziare le operazioni ad aprile del 2017 e di essere operativa per un periodo iniziale di cinque anni.

Lawrence Lee, presidente della Evergreen Marine Corporation, commenta al riguardo: "La cooperazione in servizi congiunti costituisce una parte essenziale della nostra pianificazione strategica.

Questa nuova alleanza ci consente di ottimizzare l'impiego della flotta e di offrire un servizio competitivo per provvedere alla domanda dei clienti che sta cambiando".

I vettori hanno dichiarato che ulteriori dettagli in ordine alla OCEAN Alliance e sui piani di transizione dalle attuali alleanze da parte delle quattro linee di navigazione partecipanti saranno comunicate agli azionisti ed al mercato a tempo debito.



Gli osservatori avevano previsto lo scorso anno che ci sarebbe stato un rimescolamento nella struttura delle alleanze in seguito alla programmata acquisizione della gruppo NOL, società-madre della APL, da parte della CMA CGM nonché alla fusione delle linee di navigazione cinesi Cosco e China Shipping Container Line.

La CMA CGM, terza più grande compagnia di navigazione di linea containerizzata mondiale, partecipa all'alleanza Ocean Three che comprende la United Arab Shipping Co e la CSCL.

La Cosco, tuttavia, è un membro della alleanza CKYHE, che comprende altresì quali propri membri la Evergreen, la K Line, la Yang Ming e la Hanjin Shipping.

La OOCL e la APL fanno parte dell'alleanza G6.

*(da: lloydsloadinglist.com, 20 aprile 2016)*

## TRASPORTO STRADALE

### **LA COMMISSIONE EUROPEA DOVREBBE INTRODURRE PEDAGGI PER I CAMION SULLA BASE DELLE EMISSIONI DI CO2**

I camion trasportano la maggioranza delle merci in Europa e, sebbene siano stati fatti molti sforzi per favorire il trasporto per ferrovia, essi rimarranno un attore importante nella movimentazione delle merci.

Pertanto, poiché sono destinati a rimanere in giro, allora i camion dovranno diventare molto più puliti e sicuri, scrive Samuel Kenny dell'organizzazione non governativa Transport & Environment.

“I camion sono responsabili di una vera e propria gamma di impatti che comportano costi per la società: danneggiano le strade, producono inquinamento dell'aria, contribuiscono al cambio climatico e sono coinvolti in uno sproporzionato numero di incidenti mortali.

Questi impatti negativi vengono definiti “costi esterni” ed è stato recentemente dimostrato che essi comportano la notevole cifra di 143 miliardi di euro di danni ogni anno in Europa.

Attualmente, solo il 30% di questo ammontare viene pagato dai relativi responsabili e tocca ai contribuenti pagare la quota residua.

Un ottimo modo per ridurre tali costi – e far sì che non sia solo il pubblico a pagare – è quello di applicare pedaggi ai camion per il loro uso della strada.

Il Belgio ha recentemente introdotto un pedaggio per i camion su una estesa rete delle sue strade.

Il pedaggio in Belgio sarà differenziato sulla base della “classe EURO” del veicolo, il che significa che la persona che guida un camion che produce meno inquinamento atmosferico pagherà un pedaggio ridotto.

In realtà Bruxelles avrebbe voluto andare oltre ma non ha potuto farlo a causa della normativa dell'Unione Europea.

Le cose dovrebbero cambiare.

Il pedaggio belga deve conformarsi ad una direttiva europea, nota come la direttiva della "Eurovignetta", che stabilisce i parametri secondo i quali i paesi possono imporre pedaggi ai camion sulle proprie strade.

I paesi possono far pagare i camion per il danno che essi causano alle infrastrutture stradali e poi differenziare tale imposizione a seconda del peso del veicolo, della congestione e della classe EURO.

Oltre a ciò, i paesi possono far pagare i camion sulla base di quanto inquinamento atmosferico ed acustico essi producono.

La Commissione Europea si accinge a rivedere questa direttiva alla fine dell'anno e avrà quindi l'opportunità di migliorare i segnali di prezzo e di favorire una transizione ad un settore di trasporto più pulito.

La Commissione vorrebbe ridurre del 60% le emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dai trasporti prima del 2050.

I camion sono la causa del 25% delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto stradale in Europa.

È chiaro che occorre fare qualcosa per i camion se si vuole avere un settore dei trasporti più pulito e sostenibile.

Un primo passo sarebbe quello di differenziare i pedaggi sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dai camion.

Questo realizzerebbe un incentivo monetario per gli autisti ed i caricatori a scegliere veicoli più puliti.



Tuttavia, i paesi che hanno preso in considerazione di farlo si sono dovuti confrontare con il fatto che ciò non è legale ai sensi dell'attuale normativa dell'Unione Europea.

La Transport & Environment sta conducendo una campagna a favore dell'inserimento della differenziazione della CO<sub>2</sub> nella revisione di quest'anno della direttiva Eurovignetta.

Nell'imminente revisione occorrerebbe includere anche l'incremento del limite del tetto che può essere fatto pagare per l'inquinamento dell'aria.



Ciò consentirebbe ai governi di servirsi ulteriormente del pedaggio per migliorare la qualità dell'aria all'interno di un paese.

Un altro problema nell'ambito dell'attuale direttiva è costituito dal fatto che i paesi sono ancora in condizione di avere un sistema di pagamento basato sulla tempistica.

Tale sistema consente agli autisti di acquistare un'etichetta che vale per uno specifico periodo di tempo.

Una volta ottenuto, essi sono liberi di guidare quanto vogliono nell'ambito di quel periodo.

Per definizione, come dimostrato più volte, questo sistema non riflette il vero danno causato dai camion.

I vicini del Belgio, i Paesi Bassi, sono solo uno dei nove paesi che restano avvinghiati a questo antiquato sistema.

La Commissione dovrebbe abrogare i sistemi basati sulla tempistica al fine di promuovere un settore dei trasporti più pulito e salutare che sia anche meno oneroso per le casse pubbliche.

La Commissione definisce i parametri in base ai quali i paesi possono applicare pedaggi sulle nostre strade.

Essi non dovrebbero porre limiti alle cose positive che i paesi potrebbero conseguire tramite i loro pedaggi.

Il pedaggio potrebbe costituire un efficace contributo nel periodo di transizione verso un settore trasportistico più pulito, ma questo richiede che la CO2 venga presa in considerazione, che il tetto dei limiti venga migliorato e che i sistemi antiquati vengano eliminati".

*(da: euractiv.com, 18 aprile 2016)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### EUROTUNNEL CONFERMA LA GRAVITÀ DEL DECLINO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO DIRETTO

Nel 1° trimestre del 2016 il numero dei treni merci diretti è diminuito da un anno all'altro del 44% da 787 a 442, mentre il tonnellaggio è sceso del 41% per 365.041 tonnellate.

Gli operatori intermodali hanno sempre più evitato di servirsi della linea fissa e hanno optato per altre tratte, normalmente la ferrovia alla volta di porti continentali quali Zeebrugge, Moerdijk e Rotterdam per poi spedire le merci via mare in modalità ro-ro o lo-lo ai porti del Regno Unito con successiva consegna via strada ai clienti britannici.

“Il trasporto merci ferroviario via tunnel è stato il traffico maggiormente afflitto



dalla crisi dei migranti in conseguenza delle difficoltà sperimentate nel provvedere alla sicurezza del piazzale della SNCF a Calais-Fréthun e ha perduto metà dei propri clienti e servizi a vantaggio di altre tratte nel corso dell'autunno del 2015”

sottolinea la GETSA (Groupe Eurotunnel SA) nella propria relazione sui risultati del primo trimestre del 2016.

“Stiamo lavorando con tutte le parti interessate allo scopo di rilanciare i traffici ora che i binari sono nuovamente sicuri”.

I servizi navetta di trasporto merci della GETSA hanno conseguito il proprio record trimestrale di sempre con 410.729 camion, il 10% in più rispetto al primo trimestre 2015 ed il 6% in più rispetto al trimestre-record precedente, il quarto del 2014.

I suoi servizi “Le Shuttle” per il trasporto di automobili e pullman per passeggeri hanno trasportato più di 0,5 milioni di veicoli, in aumento dell'8% da un anno all'altro.

I ricavi complessivi derivanti da servizi navetta sono aumentati del 13% sino a 135,5 milioni di euro.

I servizi ferroviari passeggeri diretti gestiti dalla Eurostar hanno trasportato un numero leggermente minore di passeggeri, 2,2 milioni.

Per quanto riguarda il settore trasporto merci ferroviario proprio della GETSA, la sua branca Europorte ha fatto registrare ricavi quasi immutati per 72,6 milioni di euro.

L'affiliata di Europorte Socorail ha ottenuto nuovi appalti per effettuare le operazioni dei servizi ferroviari portuali interni presso gli scali marittimi di Nantes-St.Nazaire e La Rochelle per altri cinque anni, mentre l'affiliata britannica GB Railfreight ha ottenuto un contratto quinquennale con il generatore di energia per biomasse Drax e adesso effettua altresì le operazioni del "Caledonian Sleeper" (servizi passeggeri).

L'accordo con la Drax le ha consentito di compensare la riduzione del trasporto di carbone correlata all'incremento della Tassa sul Carbonio nel Regno Unito nel 2015.

D'altro canto, la Europorte ha trovato difficoltà nell'ottenere tracce dalla SNCF Réseau al fine di sviluppare servizi di trasporto auto per i clienti.

*(da: worldcargonews.com, 24 aprile 2016)*

## TRASPORTO AEREO

### **IL PRIMO DIRIGIBILE ADIBITO AL TRASPORTO MERCI DEL MONDO ENTRERÀ IN SERVIZIO NEL 2018**

Dopo 20 anni di lavoro di sviluppo, il primo dirigibile merci commerciale del mondo si avvia al varo nel 2018 in seguito all'ordinazione ricevuta dalla Lockheed Martin relativa a 12 dei suoi dirigibili merci ibridi LMH-1 con carico utile di 20 tonnellate.

La Lockheed Martin afferma che il suo Dirigibile Ibrido rappresenta "una rivoluzione nella consegna di carichi a distanza, essendo in grado di trasportare più di 20 tonnellate metriche di carico unitamente a 19 passeggeri e 2 piloti".

Affermando che il progetto dispone del potenziale per trasformare la consegna di carichi in località remote che sono carenti di infrastrutture stradali o aeroporti, il produttore ed il suo cliente per il lancio SLA (Straightline Aviation) hanno dichiarato che il principale mercato iniziale da loro identificato sarebbero le imprese petrolifere, del gas o minerarie ed i loro appaltatori di ingegneria, ma essi sostengono altresì che il dirigibile ha molti altri usi potenziali, come nelle azioni di soccorso in occasioni di disastri quale alternativa alle strade sul ghiaccio, o addirittura quale collegamento fra zone agricole remote e le infrastrutture esistenti dedicate al trasporto di deperibili.

Mike Kendrick, cofondatore ed amministratore delegato della SLA, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che i costi per miglio del dirigibile ibrido sono di circa un terzo rispetto a quelli degli aeromobili ad ala fissa come il Boeing 737 e fra un settimo ed un decimo rispetto a quelli degli elicotteri per carichi pesanti attualmente spesso utilizzati dai settori petrolifero o minerario per trasportare i carichi in località difficili da raggiungere, cosa che dà al dirigibile ibrido una logica economica convincente.

Esso potrebbe inoltre trasportare carichi utili notevolmente più grandi persino di quelli degli elicotteri per carichi pesanti.

Mike Kendrick afferma che la SLA aveva programmato in origine di lavorare direttamente con i clienti, principalmente dei settori energetico e minerario, per i quali aveva già identificato l'esigenza di tale veicolo per i progetti a medio termine, mentre per progetti specifici si pensava che i veicoli potessero assicurare un trasporto regolare nel giro di uno o due anni.



Era probabile che esso diventasse disponibile per lavori ad hoc in una fase successiva, ad esempio mediante gli spedizionieri di merci.

Rob Binns, amministratore delegato della Hybrid Enterprise – che sta commercializzando lo LMH-1 per conto della Lockheed Martin – afferma che sebbene le spedizioni da porto a porto via mare sarebbero normalmente meno care, così come l'autotrasporto dove esistono le strade, il dirigibile ibrido è un'alternativa che ci si può senz'altro permettere dove esiste una carenza di infrastrutture di trasporto.

Binns sottolinea che più di due terzi del territorio mondiale e più della metà della popolazione mondiale non ha accesso diretto alle strade asfaltate.

“Come ci si sposta più lontano dalle infrastrutture, i costi, i tempi e la sicurezza del trasporto diventano più di un problema” dichiara Binns.

“I Dirigibili Ibridi consentono un consegna a buon mercato e sicura di carichi pesanti e persone virtualmente ovunque – in mare o a terra, in condizioni



meteo di volo normali – con poche o nessuna infrastruttura”.

Binns inoltre sostiene che, dal momento che il Dirigibile Ibrido richiede poca o nessuna infrastruttura fissa a terra e consuma una quantità notevolmente minore di carburante rispetto ad un aeromobile

convenzionale, ciò lo renderebbe una soluzione eco-compatibile per la consegna di carichi a distanza.

Sebbene la Lockheed Martin lavori allo sviluppo di un dirigibile ibrido per il trasporto merci da quasi 20 anni, un fattore che ha contribuito alla recente crescita di interesse per questo veicolo è stato a quanto si dice il calo dei prezzi dell'energia e delle materie prime, che ha indotto le ditte minerarie ed energetiche a riesaminare la logistica dei propri progetti esplorativi.

Mentre in passato essi potevano permettersi di costruire intere strade od aeroporti per supportare i nuovi progetti di espansione, i nuovi dirigibili merci possono invece essere utilizzati per trasportare i materiali da e per i luoghi interessati senza la necessità di realizzare nuove infrastrutture di trasporto, riducendo i costi così come l'impatto ambientale.

Binns ammette che il calo dei prezzi dell'energia e delle materie prime abbia rafforzato fra le imprese di questi settori l'esigenza di servizi logistici redditizi,

sebbene abbia insistito sul fatto che il dirigibile ibrido "abbia un senso nell'ambito del sistema dei trasporti quando i prezzi delle derrate sono alti o bassi".

Binns afferma che il principale fattore che ha determinato la tempistica della prima ordinazione "ha avuto più a che fare con il progetto definitivo pronto per il mercato".

Dichiara Binns: "La Lockheed Martin sviluppa il suo Dirigibile Ibrido da oltre 20 anni, periodo che precede di gran lunga il marcato calo dei prezzi dell'energia e delle materie prime.

Noi riteniamo da sempre che il trasporto a distanza fosse un mercato intatto che il dirigibile ibrido potesse sfruttare al meglio, ma lo sviluppo di tecnologie innovative richiede tempo".

Continua Binns: "Il crollo dei prezzi delle materie prime ha comportato alla fine che le imprese minerarie e petrolifere si mettessero alla ricerca di metodi operativi più efficienti ed il nostro Dirigibile Ibrido soddisfa tali esigenze.

Noi consideriamo il Dirigibile Ibrido come il futuro del trasporto merci efficiente dal punto di vista energetico, dal momento che esso dispone della medesima capacità di carico del Boeing 737 ma è in grado di trasportarlo con un terzo del carburante e con un terzo dell'impronta di carbonio".

Sebbene un prototipo predecessore del dirigibile ibrido merci LMH-1, il P-791, un dimostratore di volo con equipaggio perfettamente funzionale, abbia compiuto il suo primo volo sin dal 2006, lo LMH-1 è stato sottoposto a notevoli sviluppi e modifiche progettuali.

Un adattamento sostanziale dello LMH-1 che lo contraddistingue dai dirigibili ibridi rivali anch'essi attualmente in fase di sviluppo è rappresentato dal suo ACLS (Sistema di Atterraggio a Cuscino d'Aria) che consente al dirigibile di atterrare su qualsiasi terreno, compreso il mare con onde alte sino ad un metro.

Una volta atterrato, il sistema a cuscino d'aria può essere disattivato, assicurando il dirigibile al terreno.

Quest'ultima caratteristica mette in luce uno dei fattori che hanno impedito ai dirigibili delle generazioni precedenti di essere pratici per le operazioni di trasporto merci commerciali, poiché i dirigibili più leggeri dell'aria richiedevano un equipaggio di 15-22 persone che doveva legare il dirigibile ad un pilone d'ormeggio, il quale doveva anche essere spostato nelle località di atterraggio o di destinazione.

Binns sostiene che il dirigibile ibrido della Lockheed Martin non richiede infrastrutture preesistenti come i piloni di ormeggio od una piattaforma per lo

scarico delle merci, poiché il modello progettuale più pesante dell'aria del veicolo e lo ACSL fanno superare questi precedenti limiti infrastrutturali.

La forma a tre lobi del dirigibile contiene l'elio che contribuisce a circa l'80% della ascesa verso l'alto dei veicoli, mentre il resto proviene dal suo sistema propulsivo e dalla forma aerodinamica in volo normale.

“In conseguenza del denaro risparmiato in infrastrutture, della riduzione del costo del carburante e del miglioramento dell'impronta di carbonio, il Dirigibile Ibrido della Lockheed Martin è ora considerato come una soluzione economicamente fattibile per il trasporto a distanza nel settore energetico” aggiunge Binns.

La Lockheed Martin sottolinea di avere investito più di 20 anni per “sviluppare la tecnologia, comprovare le prestazioni e far sì che vi fosse un'economia convincente per il Dirigibile Ibrido”.

La ditta ha anche portato a termine tutte le fasi di programmazione della certificazione FAA (Federal Aviation Administration) richiesta per la nuova classe di aeromobile ed è già pronta a dare il via alla costruzione del primo modello commerciale ed al completamento delle procedure di certificazione Tipo FAA.

La costruzione del primo modello commerciale nel corso dei mesi a venire sarà seguita da un ulteriore periodo di 12 mesi di collaudi di prova in varie condizioni di tempo e di atterraggio.

Binns afferma di non riuscire a vedere alcuna questione tecnica che possa far ritardare la disponibilità commerciale del primo dirigibile ibrido merci al mondo nel 2018.

*(da: lloydsloadinglist.com, 13 aprile 2016)*

## LOGISTICA

### **BUONA ANNATA PER IL GIGANTE TEDESCO DACHSER**

Il gigante tedesco Dachser ha riportato una solida ed organica crescita nell'esercizio 2015.

I ricavi consolidati sono aumentati del 6,5% sino a 5,64 miliardi di euro.

Le spedizioni sono salite del 4,0% sino a 78,1 milioni, mentre il tonnellaggio si è incrementato del 5,2% per 37,3 milioni di tonnellate metriche.

I principali contribuenti a tale positiva prestazione sono stati i servizi di trasporto merci terrestri per gli alimentari e le merci industriali in Europa.

"Abbiamo raccolto i frutti della nostra politica d'investimento e delle nostre strategie di crescita a lungo termine, che stiamo costantemente implementando in tutta la società" spiega l'amministratore delegato della Dachser Bernhard Simon.

"Le esportazioni europee restano il nostro motore di crescita, oltre alle soluzioni che combinano in modo intelligente il trasporto merci terrestre, aereo e marittimo.

Ma, soprattutto, i nostri clienti rispettano il fatto che noi ci concentriamo costantemente sulla qualità".

#### *Linea di tendenza delle attività in dettaglio*

Nell'ambito del campo di attività della Logistica Stradale, che rappresenta sino al 72% dei ricavi della Dachser, la Dachser European Logistics (EL) continua a trarre vantaggio dalle esportazioni quali motore di crescita.

La Dachser ha generato ricavi per 3,433 miliardi di euro (+5,5%) nel 2015 derivanti dal trasporto e dal magazzinaggio di merci industriali.

Le spedizioni ed il tonnellaggio sono aumentati rispettivamente del 3,8% e del 4,2%.

"Grazie a manovre estremamente esperte e flessibili nella piazza di mercato, che quest'anno è stata difficile in Europa, siamo stati in grado di crescere in



tutte le unità regionali di attività relative al trasporto merci terrestre” afferma Bernhard Simon.

In aggiunta alla ottima prestazione indotta dalle esportazioni in Germania ed in Francia, ci sono stati anche tassi di crescita a doppia cifra nelle unità di attività Europa Centro-Nord ed Iberia della EL.

“Riorientare la Azkar alle operazioni europee ha prodotto un esito di successo” afferma Bernhard Simon.

“Siamo stati capaci di guadagnarci la fiducia di importanti clienti ed inoltre di investire in nuovi mercati.

L’anno scorso, abbiamo aggiornato 48 filiali iberiche per il trasporto di materiali



pericolosi e, così facendo, abbiamo conseguito l’accesso al settore chimico spagnolo, che è sia solido che orientato alle esportazioni”.

Poiché i ricavi sono cresciuti dell’8,1% sino a 741 milioni di euro, la Dachser Food Logistics ha finito per diventare il leader della

crescita.

A livello nazionale, la logistica dei prodotti alimentari deve in gran parte il proprio successo alla dimostrazione di forza dei beni di consumo in Germania.

Ma è stata anche sviluppata la European Food Network per le spedizioni transfrontaliere di alimentari.

Con 13 partner, otto corrispondenti e linee regolari di trasporto fra 29 paesi, si tratta della rete alimentare con la maggiore copertura in Europa.

“Stiamo contribuendo al successo della società per mezzo degli investimenti nella rete.

Abbiamo aperto una nuova filiale ad Erlensee, nei pressi di Francoforte, che servirà altresì quale hub centrale per i trasporti di alimentari in Europa” afferma Bernhard Simon.

La Dachser Air & Sea Logistics ha generato una crescita dei ricavi dell’8% e ha contribuito per complessivi 1,599 miliardi di euro ai ricavi consolidati del 2015.

“Siamo già affermati nei più importanti centri economici del mondo, o direttamente o mediante partner, di modo che l’anno scorso non abbiamo ampliato in modo significativo la nostra rete a livello geografico” spiega Simon.

“Invece, ci stiamo concentrando su procedure standardizzate, sistemi informativi integrati e strette connessioni con la rete europea terrestre.

Vogliamo offrire ai nostri clienti soluzioni logistiche globali per la distribuzione e l’approvvigionamento presso una risorsa singola, che noi chiamiamo Dachser Interlocking”.

Simon ha annunciato maggiori investimenti per l’anno in corso: “Avendo investito 81 milioni di euro l’anno scorso, investiremo circa 125 milioni di euro nel 2016.

Un po’ di questi soldi saranno destinati alla tecnologia informatica ed alle attrezzature tecniche.

Ma, come negli anni scorsi, la parte del leone sarà svolta dalla nostra rete logistica stradale europea in cui realizzeremo o amplieremo strutture logistiche in Austria, Francia, Germania e Polonia”.

*(da: logisticsbusiness.com, 22 aprile 2016)*

## LEGISLAZIONE

### **SOLAS: LA GUARDIA COSTIERA DEGLI STATI UNITI RESTA FERMA SULLE SUE POSIZIONI IN ORDINE ALLA MASSA LORDA VERIFICATA**

Anche se alcuni caricatori sostengono che la comunicazione di una massa lorda verificata non sia praticabile, la Guardia Costiera degli Stati Uniti afferma che non c'è "alcuna ragione" perché il requisito della massa lorda verificata provochi qualche ritardo nelle filiere distributive statunitensi.

Mentre alcune associazioni di caricatori statunitensi continuano a cercare di trovare le ragioni per cui gli emendamenti alla convenzione SOLAS richiedono che i contenitori abbiano una massa lorda verificata prima di essere caricati su una nave a partire dal prossimo 1° luglio, non hanno convinto la Guardia Costiera statunitense a supportare la loro campagna finalizzata a ritardare in qualche modo la loro attuazione negli Stati Uniti.

Parlando il 14 aprile in occasione della riunione della sottocommissione per la guardia costiera ed il trasporto marittimo della commissione trasporti ed infrastrutture del Congresso degli Stati Uniti, l'ammiraglio Paul Thomas, vice comandante per le politiche di prevenzione della Guardia Costiera statunitense, ha chiarito che gli Stati Uniti sono in grado di farlo, se caricatori e vettori ci si impegnano.

Nel corso del processo normativo che ha condotto alle disposizioni sulla massa lorda verificata, l'ammiraglia Paul Thomas ha spiegato che la Guardia Costiera è stata "consapevole della struttura normativa esistente negli Stati Uniti che già assicura che il peso sia conosciuto" prima che i container vengano movimentati via strada o ferrovia.

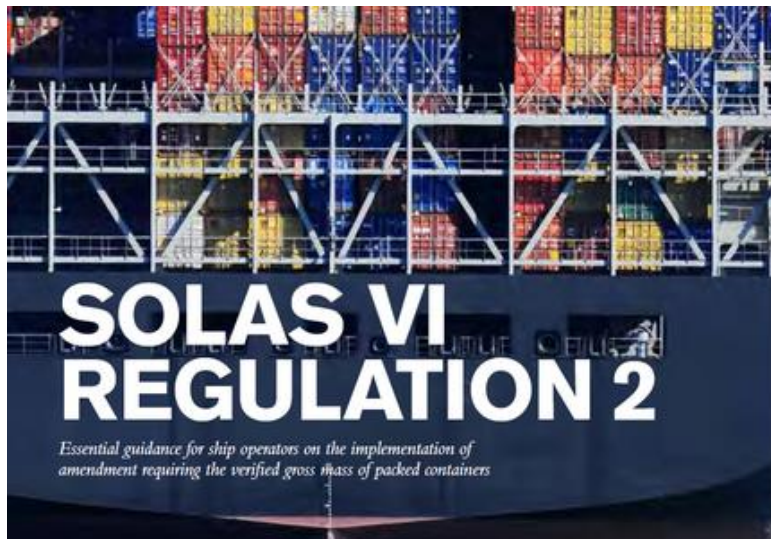
L'emendamento alla SOLAS, sottolinea l'ammiraglio Thomas, "potrebbe richiedere un cambiamento dello status quo in relazione a come il peso viene verificato e trasmesso" ma non richiede che siano tutti nuovi i metodi di pesatura.

C'è tanta confusione negli Stati Uniti circa le disposizioni sulla massa lorda verificata, ma l'ammiraglio Thomas ha detto che molta di essa si deve alla mancanza di comprensione della flessibilità della regola ed a ciò che ha chiamato "le condizioni generali di fornitura per equivalenze".

Se dovesse esserci qualche disservizio nella filiera della distribuzione, ha aggiunto, accadrebbe perché i caricatori ed i vettori non sono stati in grado di

capire quali metodi impiegheranno; Thomas ha sollecitato coloro che sono coinvolti nella vicenda a guardare con attenzione a quelle che a suo dire sono varie opzioni per ottenere una massa lorda verificata.

Il presidente ed amministratore delegato del WSC (World Shipping Council)



John Butler, in rappresentanza delle compagnie di navigazione di linea, ha ribadito la propria opinione secondo cui la massa lorda verificata è sia "ragionevole" che fattibile.

Il settore di linea, ha dichiarato, si sta preparando all'attuazione della norma, ma trova opposizione da parte di un gruppo di esportatori principalmente di materie

prime.

"Essi vogliono fornire solo in parte la massa lorda verificata.

Il problema è che questo non funzionerà con la soluzione informatica che abbiamo realizzato" dichiara Butler.

Tali caricatori in questione vorrebbero comunicare solo il peso del carico, come fanno oggi, lasciando ai vettori il compito di aggiungere il peso dell'equipaggiamento e di completare la massa lorda verificata.

Ma così facendo, ha detto Butler, la conseguenza sarà un processo manuale e ciò comporterà disservizi nella filiera distributiva.

Parlando quale presidente della commissione per la SOLAS della AgTC (Agriculture Transport Committee), Donna Lem (altresì vice presidente della Mallory Alexander International Logistics) ha ripetuto l'opinione della AgTC secondo la quale il requisito della massa lorda verificata è superfluo e le linee guida del WSC non sono abbastanza flessibili per essere praticabili.

I caricatori della AgTC sostengono di non essere realisticamente in grado di pesare i contenitori ai sensi del Metodo 1: i porti si rifiutano di farlo ed in molti posti le pesa non sono disponibili o sono troppo care.

Anche il Metodo 2, secondo loro, non è praticabile perché il caricatore deve dichiarare il peso di un container che potrebbe non possedere od avere noleggiato, configurando una responsabilità giuridica che gli assicuratori del carico non accetteranno.

Butler respinge l'argomento della responsabilità come un non-problema, sulla base del fatto che i vettori in realtà non cercano di scansare la responsabilità relativa a qualsiasi imprecisione nel peso della tara del container, nel caso ciò dovesse in qualche modo dimostrarsi un problema.

In un modo o nell'altro la AgTC è giunta alla conclusione che la Guardia Costiera ritiene che il loro attuale modo di fornire un peso lordo al vettore (ed in alcuni casi un peso netto) è, come dice la Lem, "conforme".

La AgTC pertanto ritiene che i membri del WSC siano il problema perché rifiutano di accettare un peso lordo firmato sulla polizza di carico quale mezzo per adempiere l'obbligo del caricatore in ordine alle disposizioni sulla massa lorda verificata.

Butler ribatte che la SOLAS richiede che il caricatore fornisca la massa lorda verificata, compreso il peso del container quando si utilizza il Metodo 2, e che non esiste alcuna valida ragione per cui essi non possano semplicemente aggiungere la tara del container, se davvero conoscono il peso del carico.

I membri della sottocommissione si stanno chiaramente stufando di tutto questo dibattito sulla massa lorda verificata ed uno di loro ha chiesto alla AgTC come si aspettano che il Congresso risolva questo punto morto.

Quello che vuole la AgTC, afferma la Lem, è una indicazione scritta esplicita da parte della Guardia Costiera che le sue attuali procedure oggi sono "conformi".

Cosa, peraltro, che appare assai improbabile dal momento che non è chiaro da dove i membri della AgTC stiano in realtà ottenendo il peso del loro carico.

Come fa notare Butler, tutto ciò che a tutti i membri della AgTC viene in realtà chiesto di fare è fornire il peso del loro carico più il container.

"Se oggi non si pesa la roba, come si sa quanto pesa?" si chiede.

*(da: worldcargonews.com, 14 aprile 2016)*

## **L'EUROPA "SI UNISCE" SULLA PESATURA DEI CONTENITORI**

Le associazioni europee che rappresentano i caricatori, gli spedizionieri di merci, gli operatori terminalistici e le autorità portuali chiedono alle autorità nazionali di far sì che ci siano regole uguali per tutti riguardo alla attuazione ed alla applicazione della nuova normativa sulla massa lorda verificata ai sensi della convenzione SOLAS.

Le organizzazioni in rappresentanza in Europa dei caricatori (ESC), degli spedizionieri (CLECAT), degli operatori terminalistici (Feport) e delle autorità portuali (ESPO) affermano di essere profondamente impegnate ad attuare con successo l'emendamento al Capitolo VI della SOLAS dell'IMO, che entrerà in vigore il prossimo 1° luglio.

A partire da questa data, come riportato da più parti, tutti i caricatori (o l'altra parte citata nella polizza di carico del vettore) deve dichiarare al vettore preventivamente il peso verificato dei container imballati (la massa lorda verificata) che devono essere caricati mediante lo-lo o mediante ro-ro se (e solo se) la movimentazione ro-ro è una movimentazione di raccordo verso una nave lo-lo.

Tuttavia, essi vorrebbero che le competenti autorità nazionali intraprendessero un'azione urgente e coordinata ai sensi di ciò che essi stanno congiuntamente raccomandando.

"L'assenza di tale azione comporterà una distorsione della concorrenza e notevoli interruzioni del funzionamento della filiera logistica" si legge nella dichiarazione congiunta:

- gli stati membri (dell'Unione Europea e dell'EFTA) dovrebbero perseguire un approccio europeo coordinato, tenendo conto delle direttive nazionali degli altri stati membri quando decidono in ordine alle regole nazionali;
- gli attori della filiera distributiva e le autorità nazionali dovrebbero lavorare allo scopo di conseguire linee guida accettate comunemente al fine di minimizzare la distorsione della concorrenza ed assicurare il corretto funzionamento delle disposizioni della SOLAS;
- la cooperazione nella stesura delle direttive deve concentrarsi su due principali elementi: le tolleranze da applicare all'equipaggiamento per la pesatura e la certificazione di quei caricatori che hanno ricevuto l'approvazione per il rilascio dei certificati sulla massa lorda verificata utilizzando il Metodo 2 sulla base di standard e programmi comuni (come l'AEO, l'ISO 9001, l'ISO 28000) od altri esistenti obblighi o raccomandazioni al fine di fornire il peso del container.



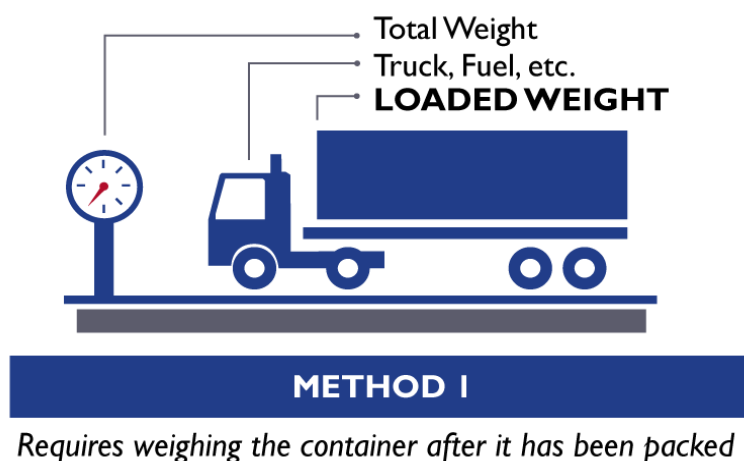
Riguardo alla precisione dell'equipaggiamento per la pesatura, la dichiarazione congiunta sottolinea come attualmente spetti a ciascuna giurisdizione nazionale definire gli standard appropriati e questo è particolarmente importante in relazione sia al Metodo 1 che al Metodo 2.

“Occorre che le autorità nazionali siano consapevoli che requisiti eccessivi possono comportare un impatto negativo sulla filiera logistica.

Ad esempio, un eccesso di fiducia sulle pese per la pesatura del Metodo 1 può ingenerare inutili colli di bottiglia, che potrebbero essere evitati utilizzando altri strumenti, come quelli per la pesatura su spreader.

Allo stesso modo, un sistema troppo complicato per la regolamentazione degli utenti dei Metodi 1 e 2 potrebbe indurre ritardi in ordine alla loro autorizzazione nel breve periodo che rimane prima del termine di scadenza per l'attuazione degli emendamenti alla SOLAS.

Al fine di evitare distorsioni del mercato, è importante che i paesi di tutta l'Europa adottino standard simili di certificazione che non siano troppo rigorosi



e non comportino un impatto negativo sul funzionamento della filiera logistica.

Pertanto, allo scopo di assicurare la trasparenza e la certezza a tutti gli attori della filiera distributiva, dovrebbe essere disponibile quando richiesta la prova dell'autorizzazione del caricatore a fornire una

massa lorda verificata”.

In particolare, il punto su cui converge il consenso delle quattro associazioni è quello dell'ampio margine di errore (5% in meno o in più rispetto alla massa lorda verificata dichiarata) sebbene la dichiarazione si riferisca a questo come ad un “esempio di livello di tolleranza accettato”.

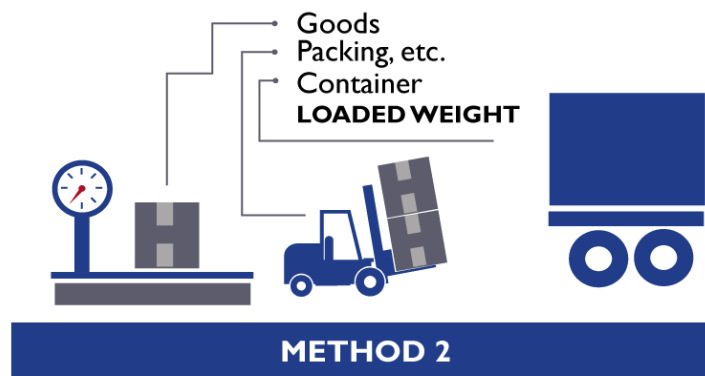
Il punto è che qualcuno dovrebbe proporre una cifra, dato che “le oscillazioni nell'attuazione possono comportare una distorsione della concorrenza fra gli stati membri”.

Il problema è che questo approccio “minimo comune denominatore” snatura l'intera essenza della modifica al Capitolo VI della SOLAS ed è improbabile che sia accettabile per le linee di navigazione e gli assicuratori o, in effetti, alcune giurisdizioni nazionali.

Si sa, ad esempio, che in seguito ad ampie consultazioni con il settore, la UK MCA (Agenzia Marittima e della Guardia Costiera del Regno Unito) sta cercando di stabilire il  $\pm 2\%$  al di sopra delle 20 tonnellate e  $\pm 400$  kg al di sotto delle 20 tonnellate, oppure il  $\pm 2\%$  al di sopra delle 15 tonnellate e  $\pm 300$  kg al di sotto delle 15 tonnellate, con preferenza per quest'ultima soluzione.

Sembra che le quattro associazioni non distinguano fra tolleranza della pesatura e tolleranza per le sanzioni ed il relativo procedimento.

In ogni caso la loro dichiarazione continua così: "Noi incoraggiamo questo coordinamento per conseguire un livello di tolleranza che consenta una sufficiente flessibilità che tenga conto delle variazioni che possono verificarsi in occasione delle naturali variazioni di peso, delle imprecisioni nel peso della tara sulle piastre ufficiali (la piastra CSC) o a causa dell'uso di equipaggiamento diverso, così come allo scopo di non creare blocchi alla filiera distributiva mediante un indebito rifiuto del trasporto, cercando nel contempo di non mettere a repentaglio la sicurezza e perciò lo scopo delle regole".



*Requires weighing all the cargo and contents of the container and adding those weights to the container's tare weight as indicated on the door end of the container.*

È anche degna di nota l'osservazione che queste associazioni si trovano un po' in un vicolo cieco.

Esse ammettono che conseguire il consenso di una trentina di paesi potrebbe essere difficile, ma vorrebbero che la Commissione Europea considerasse la questione come qualcosa che essi non vogliono.

Alcune di loro stanno lottando con le unghie e coi denti contro la proposta di direttiva sui porti dell'Unione Europea e l'ultima cosa che vorrebbero sarebbe che alla Commissione Europea venisse dato un maggiore potere sul settore portuale.

Dal punto di vista della comunicazione, affermano, la massa lorda verificata ed ogni altra informazione pertinente saranno sempre comunicate dal caricatore al vettore e successivamente all'operatore terminalistico, a meno che non ci sia un accordo diverso.

"Il caricatore resta responsabile della comunicazione attraverso la catena comunicativa concordata ed ai sensi di un cronoprogramma concordato.

Si raccomanda di comunicare la massa lorda verificata al più presto possibile e se possibile prima della consegna del container imballato ad una struttura terminalistica portuale, al fine di evitare complicazioni.

Se la massa lorda verificata non è stata già comunicata, o se non stato raggiunto alcun accordo per conseguire la massa lorda verificata all'arrivo al terminal, è possibile che il terminal finisca per rifiutare l'ingresso al contenitore".

La dichiarazione conclude sottolineando che il vettore e l'operatore terminalistico non sono responsabili della precisione della massa lorda verificata fornita dal caricatore (o da altra parte specificata nella polizza di carico).

"Tutti gli attori della filiera logistica sono autorizzati a fare affidamento sulla massa lorda verificata e dichiarata come precisa dal caricatore originario.

Se non è stata stabilita alcuna massa lorda verificata, un contenitore non può essere caricato sulla nave".

*(da: worldcargonews.com, 20 aprile 2016)*

## STUDI E RICERCHE

### **LE NAVI PORTACONTAINER DI ENORMI DIMENSIONI PRESENTANO DIFFICOLTÀ DI ENORMI DIMENSIONI PER I PORTI ED I CARICATORI**

Secondo gli ultimi dati elaborati dalla Dynaliners, esistono 37 ULCV (navi portacontainer di grandissime dimensioni) di oltre 18.000 TEU operative, con la sbalorditiva cifra di altre 72 navi di questo tipo sotto ordinazione in consegna entro il 2020.

Comprese le navi ancora da ricevere in consegna, la Dynamar nota che la Maersk Line continuerà a guidare la classifica delle ULCV con 31 navi da 18.000 TEU ed oltre, seguita dalla China Lines derivante da una recente fusione con 22 e dalla MSC al terzo posto con 20.

Con l'eccezione dell'Asia-Costa Occidentale USA, dove la CMA CGM è il solo vettore finora ad impiegare navi da 18.000 TEU, le oltre 100 mega-navi saranno operative limitatamente ai porti in Asia ed in Europa.

Già messi in difficoltà dalla flotta attuale di ULCV, i porti containerizzati avranno bisogno di alzare nuovamente la loro posta in gioco per accogliere le navi che saranno introdotte nei circuiti Asia-Europa nel giro dei prossimi anni.

Parlando in occasione della *Global Liner Shipping Conference* svoltasi a Londra nel mese di aprile, l'amministratore delegato della APM Terminals Kim Fejfer ha delineato le difficoltà che gli operatori si troveranno di fronte a causa della nuova specie di mega-portacontainer.

Fejfer ha dichiarato che l'esigenza di cambiamenti nel settore portuale "è stata più pronunciata negli ultimi due anni che nei venti trascorsi prima".

"Un decennio fa, un grande terminal con 900 metri di banchina poteva lavorare simultaneamente tre o quattro navi" afferma Fejfer "ma ora, con navi lunghe 400 metri, lo stesso terminal, anche quando rafforza le banchine e dispone di gru bordo-terra più grandi e di un pescaggio più profondo, può solo accogliere due navi ultra-grandi alla volta per lavorare lo stesso numero di movimentazioni di contenitori".

Fejfer sostiene che il potenziale balzo verso l'alto del 50% degli scambi containerizzati indotto dal passaggio della movimentazione delle ULCV da 13.000 TEU ai più grandi colossi da 20.000 TEU significa "una flessibilità notevolmente minore per i terminal container".

“Adesso c’è la necessità di altro spazio di piazzale, di varchi più grandi e più personale per lavorare i picchi di volumi nell’ambito dell’infrastruttura terminalistica.

Questo comporta costi aggiuntivi per l’operatore terminalistico che le linee di navigazione non sono disposte a pagare” afferma.

Altrove, il dibattito sulle mega-navi continua.

Nel suo ultimo blog “Economie di scala: un modello marittimo defunto?” l’esperto di porti e trasporto marittimo dell’OCSE Olaf Merk si chiede se qualcuno – vettori, caricatori o porti – stia realmente traendo vantaggio dall’introduzione delle ULCV.



Merk nota che quasi tutti i vettori marittimi hanno ordinato mega-navi per sfruttare il paradigma delle “economie di scala”, ma ritiene che ciò abbia alimentato l’eccesso di capacità della flotta e depresso le tariffe di nolo.

“Non ci sono abbastanza carichi, di modo che le navi portacontainer salpano mezzo vuote e perdono soldi” afferma Merk. “Un po’ troppo per i loro risparmi previsti sui costi”.

Pur accettando che i caricatori siano “contenti” delle tariffe basse, Merk sottolinea come essi abbiano “tradizionalmente spalmato il rischio mediante l’uso di navi diverse, linee diverse e porti diversi”.

“Essi adesso potrebbero trovare i loro carichi su una mega-nave, le cui operazioni sono effettuate da una mega-alleanza, con scali in pochissimi porti” mette in guardia Merk, aggiungendo che questo sarebbe un “cocktail assai rischioso” per i caricatori, con ritardi o peggio con incidenti che provocano “mega-conseguenze”.

Notando altresì che le mega-navi “possono produrre profitti solo se vengono lavorate molto alla svelta nei porti”, Merk si dice d’accordo con il dirigente della APMT quando afferma che i porti containerizzati devono affrontare “enormi difficoltà” derivanti dalle mega-navi che apportano picchi di carichi “che fanno diminuire il ritorno sugli investimenti”.

(da: *theloadstar.co.uk*, 18 aprile 2016)

## CONFERENZE E CONVEGNI

### **COSA C'È IN VISTA PER IL TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA?**

La conferenza *TOC Asia* di quest'anno, svoltasi a Singapore, ha messo in luce come i vettori stiano lottando per trovare un'alternativa al modello di attività che ha indotto le linee di navigazione a movimentare i container secondo tariffe sotto costo.

Il trasporto marittimo containerizzato ha un grosso problema.

I giorni in cui i traffici containerizzati crescevano ad un multiplo da due a tre volte rispetto alla crescita del PIL a livello mondiale sono ormai trascorsi nella maggior parte dei mercati.

Oggi la proporzione è di circa 1:1.

Mentre la domanda naviga a bassa velocità, l'offerta continua ad espandersi rapidamente.

La flotta globale di navi containerizzate crescerà di un altro 7% quest'anno, ben al di sopra della crescita della domanda che potrebbe abbassarsi fino al 2%.

Nel suo discorso d'apertura alla *TOC Asia* Robbert van Trooijen, amministratore delegato della Maersk Line per la regione Asia e Pacifico, ha avvertito che le cifre globali potrebbero essere fuorvianti: "Non bisogna generalizzare, ci sono delle opportunità" ha sostenuto.

I traffici del Pacifico ed i carichi in importazione negli Stati Uniti in particolare sono attualmente sostenuti.

Van Trooijen ha inoltre affermato che ci sono segnali incoraggianti secondo i quali la crescita nell'Asia-Europa "potrebbe essere migliore di quanto pensassimo" dal momento che i dettaglianti europei preferiscono avere un livello molto basso di scorte.

Queste sacche di opportunità, tuttavia, non faranno pendere il bilancio fra domanda ed offerta a favore del vettore a breve termine.

Forse non sorprende il fatto che van Trooijen non veda le mega-navi di per se stesse come parte del problema.



La Maersk, ha notato, è stata la prima ad ordinare navi da 18.000 TEU, ma poi "i vettori che non dispongono della quota di mercato" le sono andati dietro e hanno acquisito navi più grandi di quanto possano poi riempirle.

I caricatori ne hanno tratto vantaggio poiché i vettori abbassano le rate per difendere la quota di mercato ma van Trooijen ha avvertito che si tratta di una situazione a breve termine.

Persino le navi che salpano piene al 95% non guadagnano: "Talvolta non basta persino il 99%".

Questo è molto difficile da gestire in pratica: "Tutti hanno prenotazioni in eccesso" e – fa notare van Trooijen – le partenze cancellate sono aumentate.

Il consolidamento delle linee di navigazione, sotto forma sia di fusioni ed acquisizioni sia di alleanze più grandi, contribuirà ad equilibrare domanda ed offerta.

A detta di van Trooijen, ciò non è ancora abbastanza, "ma ora abbiamo un po' di slancio che crea più stabilità".

Gli operatori terminalistici non stanno ravvisando la stessa stabilità.

Nel bel mezzo della conferenza, COSCO Container Lines, Evergreen Line ed Orient Overseas Container Line hanno annunciato la loro nuova "Ocean Alliance" che copre sette



direttrici di traffico e ci sono state molte discussioni in ordine al fatto che altri nuovi accordi seguiranno.

Queste notizie non hanno sorpreso gli operatori terminalistici convenuti a Singapore, molti dei quali sono in allarme per questi cambiamenti dato che i nuovi gruppi dovranno provvedere alla scelta dei terminal.

Dal lato delle attività delle linee di navigazione, i mormorii di fondo in occasione della *TOC Asia* sono stati nel senso che lo shipping ha necessità di andare molto oltre e modificare in qualche modo il proprio intero modello di attività.

In una sessione della conferenza sulla massa di dati aggregati, Kris Kosmala, direttore generale della regione Asia Pacific per l'ottimizzazione dei processi di

attività della ditta specialista Quintiq, afferma che il settore sta utilizzando strumenti per la gestione dei prezzi e del patrimonio che sono così semplicistici da "risalire agli anni '90".

La massa dei dati integrati e l'analisi dei dati, sostiene Kosmala, potrebbero cambiare il modo in cui il settore opera, ma le linee di navigazione non si stanno allineando per adeguarsi al cambiamento.

Riecheggiando la logica dell'iniziativa XVELA, Kosmala ha notato che c'è pochissima collaborazione fra le parti al fine di identificare le opportunità reciprocamente vantaggiose e fare qualcosa al riguardo, nonché pochissima innovazione.

Quando la Quintiq applica la propria analisi dei dati alle linee di navigazione, continua Kosmala, esse in realtà vorrebbero vedere che i loro concorrenti lo facessero prima di essere pronti a seguirne l'esempio.

"Se si decide come il resto del settore, si vedranno gli stessi risultati dei propri concorrenti" ha osservato.

*(da: worldcargonews.com, 22 aprile 2016)*

**IN CALENDARIO**2016

- 19-20 May International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport
- 26-27 May 5th Black Sea Ports & Shipping 2016
- 30 May – 2 Jun 10th International Harbour Master Association Congress
- 14-16 Jun TOC Europe
- 27 Jun – 1 Jul 38th PMAWCA Council and 11th PAPC Conference
- 14-15 Jul 14th ASEAN Ports & Shipping 2016
- 22-23 Sep 11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016
- 26-27 Oct 12th Trans Middle East 2016
- 17-18 Nov 16th Intermodal Africa 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.