



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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

SOMMARIO

ANNO XXX
Numero 29/02/2012

PORTI

- I porti europei stringono ancora la cinghia Pag. 3
- La Renault apre un nuovo impianto di assemblaggio
nel Tanger Med “ 5

TRASPORTO MARITTIMO

- Adesso l'Asia-Europa è di gran lunga più competitivo
del transpacifico “ 6

TRASPORTO FERROVIARIO

- Nuovo servizio attraverso il Tunnel della Manica “ 8

TRASPORTO INTERMODALE

- Duisburg registra un record di contenitori nel 2011 “ 9
- I porti secchi: una scelta a valore aggiunto “ 10

LEGISLAZIONE

- Lo ESC in disaccordo con l'analisi della FMC sul divieto
delle conferenze “ 14

REEFER

- Nuove procedure di collaudo per i gas utilizzati
nei container reefer “ 15

- IN CALENDARIO** “ 17

29 FEBBRAIO 2012

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

PORTI

I porti europei stringono ancora la cinghia

I due maggiori porti containerizzati d'Europa, Rotterdam ed Amburgo, hanno nuovamente congelato i propri diritti portuali per il 2012.

Il blocco di Rotterdam è il terzo di fila; i suoi diritti del 2011 erano stati incrementati dell'1,3% per adeguarsi all'inflazione, ma poi erano stati assoggettati ad uno sconto straordinario dell'1,3% in compensazione.

Secondo una fonte di Rotterdam, gli oneri di base per una nave da 6.500 TEU (73.000 t.s.l.) che doveva caricare e scaricare 35.000 tonnellate di carico (poniamo 2.500 TEU) nel



2009 (l'ultima volta che i diritti erano stati aumentati) avevano toccato approssimativamente i 17.000 euro (25.500 dollari USA) per il tonnello ed i 16.000 euro (24.000 dollari USA) per il carico, portando così il totale a 33.000 euro (49.500 dollari USA).

Ciò equivale ad approssimativamente 13 euro/TEU (ovvero 21 euro/container) per la lavorazione del carico, vale

a dire molto meno di un tipico onere di stivaggio del container (carico/scarico) che è di circa 90 euro/container.

Il pilotaggio, il rimorchio e l'ormeggio sono da pagare a parte.

I traffici containerizzati di Rotterdam sono aumentati di poco più del 6% nel 2011 sino a 11,9 milioni di TEU.

Tale risultato è stato assai superiore alla crescita di Anversa attestata al 2% (sino a 8.638.311 TEU), in parte dovuta al fatto che il terminal aziendale della MSC ad Anversa è rimasto pieno fino a traboccare.

I traffici della MSC a Rotterdam di conseguenza sono cresciuti di sette volte, sino ad approssimativamente un milione di TEU.

Malgrado ciò, Anversa ha aumentato i propri diritti portuali approssimativamente del 2% per l'anno in corso, dopo averli congelati nel 2010 e 2011.

Si pensa che ciò possa essere stato incoraggiato dalla riduzione dell'11,1% dei traffici containerizzati dell'arcirivale Zeebrugge, in ribasso sino a 2,2 milioni di TEU nel 2011.

Non sorprende il fatto che Le Havre abbia di nuovo congelato i propri diritti portuali per il 2012 in seguito alla riduzione dell'8,9% dei risultati containerizzati nei primi nove mesi dell'anno scorso sino a 1.642 TEU.

Anche le cifre inerenti ai risultati di Amburgo per l'intera annata sono ancora attese.

Sebbene i suoi diritti portuali sia stati congelati, il porto ha in programma l'introduzione di un nuovo sistema di addebito dei diritti in estate che, come avviene a Rotterdam ed Anversa, prenderà in considerazione i volumi delle merci caricate e scaricate oltre alla dimensione della nave.

La sua Autorità Portuale spera per quel momento di avere iniziato lo scavo in profondità del fiume Elba, allo scopo di consentire a navi quali la *CSCL Mars* (da 14.000 TEU) l'entrata e l'uscita dallo scalo con maggiore libertà.



Tutti i porti costieri si fanno una dura concorrenza per i carichi dell'hinterland, in particolare quelli concentrati attorno alla regione industriale renana della Ruhr in Germania.

Il maggiore porto terrestre europeo, Duisburg, serve al meglio tali traffici e ha incrementato i suoi traffici containerizzati dell'11,1% lo scorso anno sino a 2,5 milioni di TEU.

Ciò riflette la tendenza a trasferire le operazioni di riempimento e svuotamento dei contenitori lontano dalla costa.

I traffici containerizzati di Duisburg comprendono carichi infra-europei, tuttavia, di modo che il confronto con le porte d'accesso costiere rappresenta solamente una linea-guida approssimativa.

La crescita di Duisburg nel 2010 è stata del 25%.

Non è ancora chiaro come sia cambiata la ripartizione modale di Duisburg fra chiatte, rotaia e strada, ma si sa che la ferrovia potrebbe avere tolto qualche quota di mercato al trasporto fluviale su chiatte.

Grande interesse circonda la possibile fusione fra due dei principali operatori fluviali impegnati in questo settore, la Contargo e la Rhinecontainer, in seguito all'acquisizione da parte della Rhenuis Logistic di una quota di controllo della Rhinecontainer ad agosto dello scorso anno.

I due fornitori di servizi effettuano ancora operazioni separatamente, ma l'attivazione di qualche razionalizzazione sembra inevitabile al fine di migliorare la competitività.

Entrambe persistono nel rinviare la razionalizzazione a causa di considerazioni legate al personale dipendente.

Tutte e due le società operano al servizio della vasta varietà di terminal contenitori di Duisburg su entrambe le rive del Reno.

(da: Containerisation International, 01.02.2012)

La Renault apre un nuovo impianto di assemblaggio nel Tanger Med

La Renault ha appena aperto un impianto di assemblaggio di autoveicoli nel Tanger Med che promette di apportare nuova linfa vitale alla porta d'accesso marocchina.

Esso dispone di una capacità annua iniziale di 170.000 veicoli ed è in grado di raggiungere alla fine 400.000 veicoli.

Fino adesso, il Tanger Med – infrastruttura in rapida espansione – ha per lo più funzionato come porto hub, in particolare per i carichi di trasbordo da e per l'Africa settentrionale ed occidentale.

La nuova fabbrica della Renault mette chiaramente in una posizione privilegiata i carichi locali, specialmente ora che i suoi collegamenti autostradali nel contesto della rete viaria del paese sono stati completati.

Esiste un collegamento con l'attuale autostrada A1 in direzione sud verso Rabat ed una autostrada a quattro corsie per Fnediaq (nei pressi di Ceuta) che da lì prosegue verso la nuova autostrada per Tetouan.

Il miglioramento da due a tre corsie nel tratto da Rabat a Casablanca è stato completato all'inizio di quest'anno.

Il progetto di linea ferroviaria a grande velocità (TGV) da Tangeri a Casablanca è stato sottoscritto dal Re a dicembre del 2011.

I treni passeggeri ad alta velocità dovrebbero essere pronti ed operativi entro la fine del 2015.

Questo progetto contribuirà altresì a sviluppare la nuova zona economica di Tangeri-Tetouan mediante l'accorciamento delle distanze fra il nord ed il sud del Marocco.

Tuttavia, esso libererà inoltre capacità sulla rete ferroviaria già esistente allo scopo di agevolare l'arrivo di ulteriore traffico merci ferroviario, segnatamente fra il porto di Tanger Med e Casablanca.

I due terminal container del Tanger Med, le cui operazioni sono gestite dalla Eurogate e dalla APM Terminals, devono ancora riprendersi dalle agitazioni dei lavoratori avvenute ad ottobre del 2011, che avevano comportato il ritorno della Maersk Line agli hub concorrenti di Algeiras e Malaga, in Spagna, ed il ritorno della CMA CGM a Marsaxlokk, a Malta.



Parte dei loro traffici sono in seguito ritornati, ma occorre ancora che fra tutte le parti in causa vengano definiti accordi di pace sociale soddisfacenti.

Sono stati riferiti buoni progressi al riguardo.

La Maersk, inoltre, ha ancora vari impegni contrattuali inerenti a volumi di traffico ad Algeiras ed a Malaga che occorre onorare.

Pertanto, mentre nei primi nove mesi del 2011 era stata registrata una crescita del 25% sino a 1,81 milioni di TEU, i risultati finali in relazione al medesimo anno per entrambi i terminal sono aumentati del solo 0,5% sino a 2.070.000 TEU, stando ai dati previsti.

Algeiras è stato il maggiore beneficiario di tale situazione, avendo incrementato i propri traffici containerizzati del 28,2% lo scorso anno, sino a circa 3.603.000 TEU.

Ciò, tuttavia, non è stato interamente dovuto alla Maersk Line, dal momento che anche il nuovo terminal della Hanjin ha incrementato i propri traffici da circa 147.000 TEU ad approssimativamente 661.500 TEU (compresi i quasi 200.000 TEU della Maersk Line).

Poiché le navi provenienti dall'Asia hanno ancora un sacco di capacità disponibile, esse possono essere delle buone navi-madre per i carichi africani.

(da: ci-online.co.uk, 16.02.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

Adesso l'Asia-Europa è di gran lunga più competitivo del transpacifico

Una recente analisi elaborata dalla SeaIntel Maritime Analysis mostra come la concorrenza sulla direttrice fra Asia ed Europa sia ora molto più intensa di quella relativa alla direttrice fra Asia e Nord America.

L'esame di 1.247 traffici diretti da porto a porto sulla tratta dall'Asia all'Europa mostra che 82 di loro sono stati serviti da oltre 20 prodotti settimanali.

Riguardo invece ai 627 traffici diretti da porto a porto sulla tratta dall'Asia al Nord America, solo 42 sono stati serviti da oltre 20 prodotti settimanali.

Poiché i vettori che effettuano operazioni nell'ambito di alleanze debbono adottare prezzi e marketing indipendenti, tre diversi vettori che effettuano operazioni sullo stesso servizio debbono anche essere considerati come tre diversi prodotti.

L'analisi rivela che il traffico con il più elevato grado di concorrenza è stato quello da Yantian a Rotterdam, nel contesto del quale sono stati offerti settimanalmente 93 diversi prodotti, seguito a stretto contatto dallo Shanghai-Rotterdam con 89.

Per il transpacifico, la pressione concorrenziale è stata notevolmente minore, dato che il traffico più duramente conteso – quello da Shanghai a Los Angeles/Long Beach – offriva una scelta di soli 55 prodotti settimanali.

Dall'Asia all'Europa, qualcosa come 10 diversi traffici da porto a porto sono stati serviti da più di 55 prodotti settimanali.

Questa analisi sembra supportare l'opinione del Consiglio dei Caricatori Europei secondo la quale la volubilità delle tariffe di nolo nella direttrice dei traffici dall'Asia all'Europa non può essere confrontata con quella relativa alla direttrice di traffico transpacifico.



Questo mette in discussione gran parte delle conclusioni ed osservazioni della Commissione Marittima Federale in ordine agli effetti negli Stati Uniti del divieto delle conferenze di linea nell'Unione Europea a partire dal 2008.

Commentando la propria ricerca, Lars Jensen, c.e.o. della SeaIntel Maritime Analysis, ha dichiarato: "Anche se il numero dei prodotti che vengono offerti settimanalmente non rappresenta certamente l'unico parametro sulla concorrenza, questi ritrovati potrebbero servire quale spiegazione aggiuntiva in relazione al perché la guerra dei prezzi sia divenuta molto più aspra sulla direttrice di traffico Asia-Europa che su quella del transpacifico".

Ulteriori dettagli si possono reperire sul sito www.seaintel.com.

(da: *ci-online.co.uk*, 23.02.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

Nuovo servizio attraverso il Tunnel della Manica

La DB Schenker Rail ha dichiarato che a settembre introdurrà un secondo servizio intermodale settimanale attraverso la HS1 (la direttrice ferroviaria del Tunnel della Manica) dalla Polonia a Londra.

Aggiungendo un secondo servizio, essa rimuoverà 3.700 viaggi di camion e 135.000 km all'anno di autotrasporto dalle strade.

Il primo servizio settimanale regolare da Wroclaw a Londra (Barking) via HS1 è stato introdotto lo scorso novembre e, secondo la DB Schenker Rail, ha sempre effettuato operazioni in orario.

L'obiettivo è quello di avere cinque coppie settimanali operative entro il 2013.



Nell'ambito di un distinto sviluppo, la DB Schenker Rail UK afferma di avere concordato i dettagli contrattuali con due importanti operatori immobiliari in relazione ai lavori di realizzazione di nuovi terminal intermodali nel sud-est dell'Inghilterra.

Entrambi i terminal sono situati in prossimità dell'autostrada M25.

L'interscambio a Radlett nello Hertfordshire è promosso dalla

SEGRO; mentre quello a Colnbrook nel Berkshire è promosso dalla Goodman.

I due progetti assicurano grandi capacità di magazzinaggio, sono serviti da un terminal ferroviario e sono situati nelle località giuste per servire Londra e le Home Counties.

Essi dispongono del potenziale per portare sino a 2.000 movimentazioni camionistiche a lungo raggio fuori dalle strade ogni giorno, riducendo sia gli intasamenti che le emissioni di anidride carbonica.

La DB Schenker Rail UK ha inoltre elaborato piani finalizzati ad introdurre “servizi di trasporto merci ferroviario senza emissioni di anidride carbonica” da Londra alla Scozia sulle principali linee della costa occidentale e di quella orientale (ed alla volta del Galles sulla Great Eastern Railway una volta che la tratta sarà stata elettrificata) in collaborazione con la RES (Renewable Energy Systems).

L'operatore vuole costruire tre generatori eolici a turbina sui propri terreni a Margam, nei pressi di Port Talbot nel sud del Galles, che dovrebbero assicurare energia rinnovabile alla rete ferroviaria.

La RES è attualmente in trattative con il Neath & Port Talbot Council riguardo al progetto.

Le proposte di programma saranno presentate presto.

L'energia generata dalle turbine dovrebbe bastare a spingere i locomotori elettrici Classe 92 della DB Schenker Rail UK e dovrebbe essere venduta alla Network Rail ai fini dell'utilizzazione nei cavi elettrici aerei.

(da: worldcargonews.com, 10.02.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

Duisburg registra un record di contenitori nel 2011

Duisburg, il più grande porto terrestre europeo per la movimentazione di contenitori, ha raggiunto un record di 2,5 milioni di TEU nel 2011.

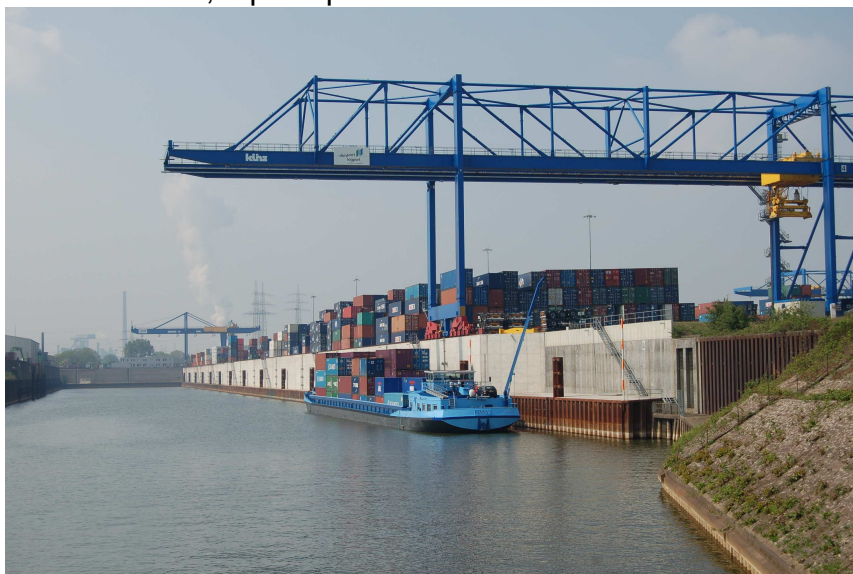
Le merci complessivamente movimentate nel Porto di Duisburg si sono incrementate del 10% nel 2011 sino a 125,6 milioni di tonnellate; il Duisport stesso ha movimentato la cifra record di 64 milioni di tonnellate, con un aumento del 18%, ovvero di 10 milioni di tonnellate, rispetto al 2010.

Con 2,5 milioni di TEU, i traffici containerizzati sono aumentati del 10% rispetto al 2010 e del 20% rispetto al livello precedente la crisi.

Così come la movimentazione di container, i principali fattori della crescita sono stati il carbone, gli oli minerali ed i prodotti chimici.

Per la sola movimentazione di carbone, il gruppo Duisport ha fatto registrare un incremento del 42% sino a quasi 9 milioni di tonnellate.

Riguardo alle movimentazioni complessive, 51 milioni di tonnellate (49 milioni di tonnellate nel 2010) sono derivati da movimentazioni navali, mentre 28 milioni di tonnellate (27 nel 2010) sono state movimentati dalla ferrovia.



“Siamo contenti di queste cifre di movimentazione molto buone e per lo sviluppo dinamico del complesso portuale nel corso degli ultimi anni” afferma Erich Staake, c.e.o. della Duisburger Hafen AG.

“Tuttavia, il notevole indebolimento dell’economia mondiale renderà difficile conservare questi alti livelli”.

(da: *workcargonews.com*, 14.02.2012)

I porti secchi: una scelta a valore aggiunto

Si è scritto molto in ordine alle virtù dei porti secchi ai fini dell’incremento della capacità dei porti marittimi sotto pressione, alla possibilità di trasportare in fretta i carichi all’interno con ritardi minimi, all’offerta di opportunità “verdi” per la filiera delle forniture ed alla messa a disposizione di hub cruciali al servizio delle esigenze di importazione/esportazione dei paesi senza sbocco al mare.

I porti secchi vengono considerati sempre di più come la chiave per la crescita dei traffici nei paesi in via di sviluppo.

In Etiopia, il governo ha deciso di realizzare quattro nuovi porti secchi al fine di incrementare i traffici con i paesi vicini e di stimolare la crescita industriale.

In India, il governo sta valutando l’ipotesi di sottoscrivere un patto con i paesi vicini per lo sviluppo di porti secchi realizzati secondo gli standard globali; l’India dispone già di 155 porti secchi, con altri circa 90 in via di sviluppo.

I porti secchi normalmente incorporano attività fisiche quali il deposito e la riparazione di contenitori, il magazzinaggio, l’imballaggio ed il re-imballaggio e la distribuzione; peraltro,

ciò che sta diventando sempre più importante è il lato amministrativo delle operazioni logistiche.

Naturalmente, un contenitore può essere rapidamente avviato verso l'interno su un treno: ma che cosa succede alle pratiche amministrative ed in qual modo fattori quali la sicurezza, le dogane ed i controlli previsti dalla legge possono venire compresi in una "catena ininterrotta"?

Jason Monios, che rappresenta l'Istituto per la Ricerca sui Trasporti della Napier University



di Edimburgo, partner scozzese del progetto Dryport finanziato dall'Unione Europea, afferma: "Negli ultimi anni si sono fatti un sacco di discorsi sull'integrazione dei porti con l'hinterland, ma a meno che non vi sia un'integrazione verticale fra il porto e la località interna, o almeno una qualche sorta di associazione imprenditoriale che abbia la completa visibilità dei flussi di carico fra di loro, i

potenziali progressi in termini di efficienza resteranno indefiniti".

Monios sta attualmente elaborando studi dettagliati al riguardo dopo aver visitato le infrastrutture gestite dallo ECT a Venlo, il più grande terminal terrestre dei Paesi Bassi, e quelle di Duisburg, il più grande porto terrestre a livello mondiale.

Quello che il TCT di Venlo ed il DeCeTe di Duisburg hanno in comune è la concezione di "varco esteso" elaborata dallo ECT, che offre il passaggio dei contenitori senza presentazione di documentazione da bordo nave alla località interna attraverso il porto.

Monios, ricercatore del gruppo di ricerche marittime TRI, afferma: "A Rotterdam, lo ECT fa pagare alle linee di navigazione la sosta del contenitore fuori dalla nave sulla catasta, tempo di deposito compreso.

Essi poi caricheranno il container su treno/chiatta/camion, includendovi tutti procedimenti amministrativi e la documentazione, compresa la dogana, se richiesto, ovvero quello che può essere fatto a Venlo.

Successivamente, il caricatore, lo spedizioniere o la compagnia di navigazione di linea avranno predisposto il trasporto a seguire; peraltro, per gli utenti del servizio di varco esteso, lo ECT lo spedisce per ferrovia o chiatta a Venlo, laddove potrebbe attendere sulla catasta in deposito per alcuni giorni, per poi essere messo sul camion del cliente sino alla destinazione finale.

Per un compenso aggiuntivo, lo ECT può anche provvedere al trasporto camionistico fino alla destinazione finale se richiesto".

Nel contempo, lo ECT dispone di un'autorizzazione a considerare il terminal di Duisburg quale parte integrante del proprio terminal marittimo dal punto di vista doganale.

“Pertanto, essi possono movimentare i carichi tra di loro senza documentazione aggiuntiva” afferma Monios.

“Si tratta del loro sistema a “varco esteso” così come è stato sviluppato a Venlo.

È stato difficile risolvere le questioni doganali per portare il container in Germania sotto l'autorità delle dogane olandesi, ma i problemi adesso sono stati risolti.

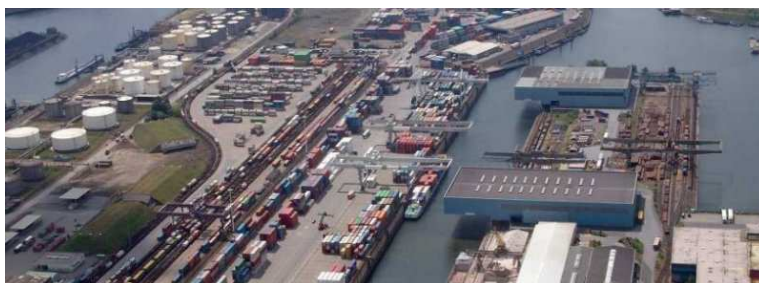
Di questi contenitori è responsabile lo ECT per tutto il tempo”.

Felipe Mendana, direttore dei trasporti intermodali presso l'operatore portuale spagnolo Noatum, afferma che il Puerto Seco de Coslada, fuori Madrid, è stato progettato sin dall'inizio allo scopo di fornire servizi a valore aggiunto al settore contenitori; il fattore amministrativo di questi servizi è in crescita.

“Il lavoro a valore aggiunto prestato presso lo scalo marittimo è estremamente costoso; d'altro canto, abbiamo bisogno di offrire questi servizi alle linee di navigazione, al fine di fornire loro qualche valore aggiunto, di modo che possano venire al terminal per ferrovia invece di portare qui il contenitore su un camion.

Peraltro, la caratteristica comune dei porti secchi è quella di fornire servizi aggiuntivi che non siano solo materiali ma anche amministrativi” afferma Mendana.

La Noatum, che dispone di una concessione ventennale inerente alla gestione del terminal intermodale di Coslada, è perfettamente consapevole del fatto che il valore aggiunto nel settore amministrativo induce molti profitti, a suo dire: “Ciò inoltre dà al cliente la sicurezza di sapere che c'è qualcuno dall'altra parte, al punto di esportazione/importazione.



Un container in arrivo in Spagna proveniente da fuori Unione Europea può andare direttamente al Coslada con documenti di viaggio, per essere aperto, ispezionato ed autorizzato dalle autorità doganali quando arriva.

Abbiamo un accordo secondo il quale le esportazioni dirette negli Stati Uniti debbono essere sotto sorveglianza per 24 ore.

Al di là del nostro personale di sorveglianza, all'interno del terminal c'è la polizia spagnola perché siamo considerati una zona franca”.

Quando la merce trasportata arriva con i documenti di viaggio, qualcuno dev'essere “responsabile” della merce nel tragitto fra il porto marittimo ed il porto secco, sottolinea Mendana.

“Amministrativamente parlando, si possono avere tutte le procedure o documentazioni che si vogliono, ma ci dev’essere qualcuno responsabile dal punto di vista fiscale nella filiera.

Pertanto, noi cerchiamo di fornire al cliente una vetrina unica per tutte quelle attività”.

Questa è specialmente una soluzione pratica per le piccole imprese di importazione, che non possono giustificare l’impiego di una persona a tempo pieno in azienda per le attività di documentazione e quelle correlate, afferma Mendana.

“Possiamo assumercene noi l’onere al posto loro e disponiamo di sinergie perché abbiamo i volumi.

Abbiamo molti clienti di piccole e medie imprese che ci lasciano compiere tutte le attività amministrative per loro conto; ce ne sono anche alcune più grandi che dispongono di personale proprio ma hanno bisogno di essere aiutate nei momenti di punta.

Per noi, questa è una parte assai importante dell’attività”.

L’infrastruttura di Coslada effettua operazioni da hub, in prossimità della maggiore area di consumo della Spagna, che si allarga a raggiera sino alle operazioni portuali della Noatum in tutta la Spagna.



I porti secchi “costituiscono ovviamente la soluzione per il futuro” afferma Mendana, consentendo agli operatori della logistica di fare scelte intelligenti e di limitare le emissioni di anidride carbonica mediante l’utilizzazione della ferrovia, in questo caso.

“Il deposito è un’altra questione: noi siamo utilizzati dalle grosse linee di navigazione per il deposito di contenitori in importazione o esportazione o

persino vuoti, perché esse non dispongono di spazio per tutta la merce trasportata.

Noi ci siamo anche se qualcosa va storto nel corso delle loro operazioni; le imprese non possono permettersi di gestire 100.000 metri² di deposito solo nel caso che succeda qualcosa, e così il porto secco può divenire una sorta di deposito ausiliario fra lo scalo marittimo ed il magazzino.

In breve, noi assorbiamo gli errori del trasporto stradale e ferroviario, assorbendo nel contempo la congestione che si verifica presso lo scalo marittimo”.

(da: *portstrategy.com*, 02.02.2012)

LEGISLAZIONE

Lo ESC in disaccordo con l'analisi della FMC sul divieto delle conferenze

L'ESC (Consiglio dei Caricatori Europei) ha sollevato dei dubbi in ordine ad un certo numero di conclusioni ed osservazioni contenute nel recente studio della FMC (Commissione Marittima Federale) degli Stati Uniti circa gli effetti collaterali verificatisi negli USA in seguito al divieto delle conferenze di linea nell'ambito dell'Unione Europea a partire dalla fine del 2008.

Anzitutto, il Consiglio afferma: "L'impressione complessiva che si ricava dalla lettura delle 354 pagine di questo documento è che mantenere lo status quo nel settore normativo statunitense costituirebbe la migliore opzione per tutte le parti interessate; tuttavia la FMC ammette che la sua indagine non ha attirato suggerimenti da parte di alcun caricatore od organizzazione dei caricatori, probabilmente a causa della tempistica e del breve termine imposto per la risposta".

Lo ESC sottolinea che, da quando le conferenze di linea sono state vietate nell'Unione Europea, i THC ed i BAF sono stati resi di gran lunga più trasparenti, facendo diventare più graduale lo sviluppo degli accordi tariffari di nolo da varco a varco tutto compreso.



Ma è qualcosa fra le conclusioni secondarie della FMC ciò che lo ESC considera maggiormente preoccupante.

Controbattendo all'osservazione che si sono verificate una volubilità delle tariffe di nolo ed un consolidamento del settore di gran lunga maggiori nella direttrice di traffici Asia-Europa rispetto a quella transpacifica da quando le conferenze sono state vietate nell'Unione Europea, lo ESC evidenzia come la conseguente massiccia introduzione di navi super post-Panamax oltre i 10.000 TEU nella prima direttrice abbia completamente cambiato le sue dinamiche, rendendo le due direttrici non confrontabili.

Le portacontainer ultra-grandi sono diventate molto più difficili da riempire, comportando un'abnorme volubilità del mercato.

Lo ESC obietta altresì all'ipotesi della FMC secondo cui gli accordi di discussione, quale il TSA (Accordo di Stabilizzazione del Transpacifico), potrebbero essere efficaci nel contribuire a ridurre la volubilità delle tariffe di nolo.

Il presidente del Consiglio Trasporti Marittimi dello ESC, Jean Louis Cambon, ammonisce al riguardo: "Le diverse componenti di informazione su capacità, volumi, indice dei prezzi, riunioni fra vettori e così via, come originariamente proposti nell'Unione Europea, potrebbero sembrare innocue, se prese ciascuna di per se stessa, ma possono combinarsi in una miscela esplosiva, in particolare se gli aspetti tradizionali ed il livello di aggregazione dei dati non venissero rispettati.

Vogliamo essere sicuri che non venga convalidato alcun elemento che possa indurre nuovamente la gente ad adottare prassi collusive ed anticoncorrenziali.

Piuttosto che rimanere nello status quo implicato dal rapporto della FMC, noi ci concentreremmo pertanto sull'incoraggiamento di una maggiore liberalizzazione con l'abolizione delle esenzioni in blocco dall'anti-trust in tutto il mondo, seguendo la via tracciata dall'Unione Europea".



Lo ESC sembra ritenere che troppe discussioni indirette possano già essere in corso.

Riferendosi alla recente ondata di GRI annunciati dai vettori marittimi nella direttrice di traffico Asia-Europa da quando sono state annunciate le mega-alleanze, Cambon ha osservato: "Nonostante l'auto-inflittasi terribile situazione in cui si trovano i vettori, è davvero notevole il fatto che la data del 1° marzo 2012

sia così spesso adottata dalla maggior parte di loro con un quantum sostanzialmente simile di incremento.

È ancor di più singolare la circostanza che molto raramente in passato un GRI abbia avuto successo se adottato in tale data, così a breve distanza dal Nuovo Anno cinese, tenendo altresì ora in considerazione lo scenario di un'economia europea depressa".

(da: *ci-online.co.uk*, 23.02.2012)

REEFER

Nuove procedure di collaudo per i gas utilizzati nei container reefer

In occasione di un forum organizzato a Londra dalla COA (Associazione dei Proprietari di Contenitori) e dal TT Club sono stati compiuti progressi nel senso dell'implementazione di procedure di collaudo standardizzate in relazione ai gas utilizzati nei contenitori refrigerati.

Ciò fa seguito all'utilizzazione di gas contraffatto nella riparazione e manutenzione di contenitori refrigerati in Vietnam l'anno scorso che hanno causato l'esplosione di diverse unità in occasione della loro apertura.

Gli incidenti avevano causato almeno tre morti ed avevano comportato, a quanto si dice, il fermo di diverse migliaia di unità in conseguenza dei controlli di emergenza intrapresi da vettori quali Maersk Line, CMA CGM ed APL.

Mentre la APL ha dichiarato che tutto il proprio equipaggiamento è risultato essere sicuro, la Maersk ha recentemente annunciato di avere in corso lo sviluppo di un metodo sicuro per controllare tutto il proprio gruppo di unità reefer, stimato in 400.000 TEU.

La Maersk inizialmente aveva messo a terra 844 dei propri container refrigerati ed aveva rimosso dalle operazioni tutti gli altri box reefer della propria flotta che erano stati sottoposti a riparazioni o manutenzioni ai loro sistemi di gas in una qualsiasi località del Vietnam.

Tuttavia, quest'ultimo sviluppo suggerisce che le preoccupazioni al riguardo esistono ancora.

In occasione del forum, il TT Club ha concluso che "è chiaro che il gas contraffatto è entrato nella filiera delle forniture di bombole di gas usa e getta", affermando che



"l'introduzione di elementi contaminati – che formano un cocktail letale che reagisce alle parti di alluminio dei macchinari di refrigerazione – è stata rinvenuta nei box scadenti in un volume pari grosso modo al 50%".

Al forum del settore è stato detto che mentre i fornitori di gas (anch'essi rappresentati all'evento) "senza dubbio intendono continuare a prendere provvedimenti per limitare la diffusione dei contraffatti", è stato deciso di lavorare assieme ai

fini dell'istituzione di una procedura di collaudo standardizzata allo scopo di assicurare che le bombole di gas in uso presso le infrastrutture di riparazione ed assistenza ed a bordo delle navi vengano collaudate in sicurezza".

A tale riguardo, un'opzione consiste nell'utilizzazione dell'affermato "test della fiamma ad alogenuri", previa l'adozione di appropriate precauzioni al fine di assicurare che nel corso del test venga rilasciato un quantitativo minimo di gas e che vengano dispersi i fumi tossici.

Questo semplice collaudo identifica la presenza di cloro quando appare il colore verde nella fiamma.

(da: *Containerisation International*, 01.02.2012)

IN CALENDARIO

- **6th Indian Ocean Ports and Logistics 2012**
Mauritius
Thursday 29 and Friday 30 March 2012
- **7th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2012**
Cinnamon Grand Hotel Colombo, Sri Lanka
Thursday 26 and Friday 27 April 2012
- **10th ASEAN Ports and Shipping 2012**
Hotel Indonesia Kempinski Jakarta, Indonesia
Wednesday 30 and Thursday 31 May 2012
- **10th Intermodal Africa 2012**
ICC Durban, South Africa
Thursday 06 and Friday 07 September 2012
- **1st Black Sea Ports and Shipping 2012**
Bristol Hotel, Odessa, Ukraine
Thursday 18 and Friday 19 October 2012
- **8th Trans Middle East 2012**
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012
- **7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013**
Beira, Mozambique
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- **1st Med Ports 2013**
Alexandria, Egypt
Wednesday 24 and Thursday 25 April 2013

- **9th Trans Middle East 2013**
Beirut, Lebanon
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013

- Intermodal Africa South 2013
Durban, South Africa
Wednesday 27 and Thursday 28 November 2013

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.