Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

31 Marzo 2017

Link road, rail, sea!

C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 – 16124, Genova Tel. 010 2518852 - www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXV
Numero del 31 marzo 2017

PORTI

MERCATO CONTAINERIZZATO DEL MAR NERO IN AUMENTO DEL 9,63% ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

GLI SPEDIZIONIERI ESPRIMONO LA PROPRIA PREOCCUPAZIONE PER LA CARENZA DI CAPACITÀ MARITTIMA NEI TRAFFICI EUROPA-ASIA ..... " 6

TRASPORTO STRADALE

MENO DI UN MILIONE DI TRANSITI DI AUTOCARRI SULLE ALPI SVIZZERE ..... " 10

TRASPORTO INTERMODALE

LA EUROGATE INTERMODAL RAFFORZA I SERVIZI SUD-EST PER ISTANBUL ..... " 12

TRASPORTI ED AMBIENTE

ARMATORI IN ATTEGGIAMENTO ATTENDISTA IN VISTA DEL LIMITE MASSIMO ALLO ZOLFO NEL 2020 DAL MOMENTO CHE INCOMBE UNA GRANDE INCERTEZZA..... " 14

LOGISTICA

PRODUTTORE DI FORMAGGIO ITALIANO SCEGLIE LA PIATTAFORMA INFOR PER DARE IMPULSO ALL'ANALISI ED ALLA LOGISTICA ..... " 18

LEGISLAZIONE

GLI STATI UNITI AVVIANO UN'INDAGINE SUL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA ICONTAINERS FA UN PASSO AVANTI NELL'INCREMENTO DELLA TRASPARENZA NEL TRASPORTO MERCI MARITTIMO ..... " 22

STUDI E RICERCHE

PARTE L'INIZIATIVA DI RICERCA EUROPEA SUI MEGADATI ..... " 25

REEFER

LA MAERSK CONTAINER INDUSTRY LANCIA UN SISTEMA POTENZIATO DI REFRIGERAZIONE DEI CONTENITORI PER UN TRASPORTO MARITTIMO REDDITIZIO DEI PRODOTTI FRESCHI AD ALTO VALORE ..... Pag. 27

IN CALENDARIO ..... " 29

31 marzo 2017

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

PORTI

MERCATO CONTAINERIZZATO DEL MAR NERO IN AUMENTO DEL 9,63%

I terminal container del Mar Nero in Ucraina, Romania, Russia, Georgia e Bulgaria hanno movimentato 2.460.028 TEU nel 2016, contenitori vuoti inclusi ed escluso il trasbordo.

Questa rassegna riguarda solo i contenitori pieni della regione, vale a dire 1.785.618 TEU.

L'incremento generale dei contenitori carichi nel 2016 è stato del 9,63%

La crescita complessiva conseguita da questi cinque paesi nel 2016 è stata del 9,63% rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso.

Nel 2016 si è verificato un incremento del giro d'affari dei contenitori carichi in tutti i paesi della regione del Mar Nero fatta eccezione per la Georgia, che ha subito un calo del 12,09% nel giro d'affari dei container carichi.

Nello stesso tempo, Ucraina, Romania, Russia e Bulgaria hanno conseguito una crescita del giro d'affari dei container carichi rispettivamente del 30,66%, 4,71%, 7,52% e 4,65%.

Le importazioni hanno rappresentato il 51,37% dei volumi dei contenitori carichi nel Mar Nero

Nel corso di tale periodo, il 51,37% dei contenitori carichi movimentati sono stati importati, mentre il 48,63% di tali volumi è stato esportato.

Si stima che la quota di contenitori carichi sia stata del 72,59% mentre quella dei vuoti sia stata del 27,41%.

I volumi delle esportazioni dai paesi sopra menzionati si sono incrementati del 12,61% rispetto al 2015.

L'Ucraina e la Russia hanno conseguito una significativa crescita dei volumi in esportazione: rispettivamente il 29,64% ed 24,01%.

La Romania ha subito un decremento dello 0,1% dei volumi di unità cariche in esportazione, mentre la Bulgaria ha ottenuto una crescita dello 0,3%.

La Georgia ha visto diminuire i propri volumi di contenitori carichi in esportazione del 14,93%.

L'Ucraina ha conseguito una crescita del 31,93% dei volumi containerizzati in importazione

Le importazioni alla volta della regione sono aumentate del 6,95% principalmente a causa della crescita dei volumi in importazione ucraini nell'ordine del 31,93%.

Nel 2016 i volumi in importazione si sono incrementati in tutti i paesi della regione fatta eccezione per la Russia (-1,57%) e la Georgia (-11,56%).

Le quote dei paesi del Mar Nero per giro d'affari dei contenitori carichi nel 2016

Pertanto le percentuali dei volumi di contenitori carichi movimentati da ciascun paese nel 2016 si ripartiscono come segue: Ucraina 29,87%, Romania 24,99%, Russia (Mar Nero) 24,92%, Georgia 10,92%, Bulgaria 9,29%.

Le quote dei terminal container del Mar Nero per giro d'affari complessivo nel 2016

I primi cinque terminal container della regione nel 2016 hanno così mutato le proprie posizioni nella classifica dei volumi complessivi movimentati: il DPW (a Costanza in Romania) è rimasto ancora al primo posto; lo HPC Ukraine (a Odessa in Ucraina) è passato dal terzo al secondo posto; lo APMT Poti (in Georgia) è passato dal secondo posto al terzo; lo NLE (a Novorossiysk in Russia) è passato dal quarto al quinto posto ed il NUTEP (a Novorossiysk in Russia) viceversa.

Tutti quanti questi terminal fatta eccezione per lo APMT Poti e lo NLE hanno conseguito una crescita dei volumi nel 2016 rispetto al 2015.

Maersk, MSC, CMA CGM, Arkas e ZIM hanno controllato il 73,38% del mercato del Mar Nero

Quanto ai principali vettori della regione, non ci sono stati cambiamenti: la Maersk è stata il leader, seguita da MSC, CMA CGM, Arkas e ZIM.

La Arkas ha conseguito una notevole crescita dei volumi carichi nella regione e la sua quota è divenuta quasi equivalente a quella della CMA CGM.

Tutti questi vettori hanno controllato il 73,38% di questo mercato.

Dalla metà del 2014 il servizio della ex G6 (Hapag Lloyd, OOCL, MOL, NYK, HMM ed APL) è stato ristrutturato.

Pertanto, la OOCL è passata al servizio ABX (ZIM) e l'alleanza G6 è diventata G5.

Nel 2015 i membri della G5 controllavano il 5,81% della quota complessiva di mercato dei contenitori carichi, ma nel 2016 i membri della G5 controllavano solo il 5,05% del mercato.

Allo stesso tempo nel 2015 la OOCL aveva una quota di mercato dell'1,92%, ma nel 2016 la sua quota è aumentata dello 0,03% avendo espresso l'1,95%.

Nel 1° trimestre del 2015 le alleanze 2M (Maersk e MSC) e la Ocean Three (CMA CGM, CSCL e UASC) hanno dato il via alle proprie attività nella regione del Mar Nero.

Nel 2015 la quota di mercato complessiva della Maersk e della MSC è stata del 46,69% ma nel 2016 è cresciuta del 2,04% sino al 44,65%.

Nel 2015 la quota di mercato dei container carichi dei membri dell'alleanza Ocean Three è stata del 15,22% ma nel 2016 è cresciuta dello 0,72% sino al 15,94%.

Deve inoltre dirsi che nel 2015 la quota complessiva di contenitori carichi della CSCL e della COSCO è stata del 5,83% ma nel 2016 è cresciuta dell'1,73% e ha rappresentato il 7,56%.

(da: hellenicshippingnews.com, 23 marzo 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

GLI SPEDIZIONIERI ESPRIMONO LA PROPRIA PREOCCUPAZIONE PER LA CARENZA DI CAPACITÀ MARITTIMA NEI TRAFFICI EUROPA-ASIA

I rappresentanti degli spedizionieri di merci a livello mondiale ed europeo hanno espresso la loro "seria preoccupazione" in ordine alla carenza di capacità, all'aumento dei prezzi ed alle "incertezze di servizio" per i clienti che hanno spedito merci via mare dall'Europa all'Estremo Oriente nel corso degli ultimi mesi, i quali non mostrano alcun segnale di attenuazione a breve termine.

La federazione internazionale degli spedizionieri FIATA e l'associazione europea del medesimo settore CLECAT si sono chieste perché così tanti servizi marittimi Asia-Europa siano stati annullati in un periodo di alta domanda e contestano l'applicazione da parte delle linee di navigazione di sovrapprezzi a prenotazioni e tariffe già concordate.

I due enti hanno dichiarato che la capacità delle spedizioni marittime alla volta dell'Asia è "diminuita sensibilmente con ripercussioni su tariffe e servizi.

A causa della maggiore domanda e della capacità gestita dai vettori, i caricatori potrebbero dover aspettare per settimane prima di spedire un contenitore".

Esprimendo la preoccupazione dei propri associati circa tale situazione, le associazioni europea e mondiale degli spedizionieri di merci hanno sostenuto "l'importanza della disponibilità di sufficiente capacità per assicurare l'agevolazione dei traffici mondiale", aggiungendo: "I vettori devono rispettare gli accordi ed i contratti in corso.

La FIATA e la CLECAT sono aperte alla discussione con i vettori marittimi circa questi attuali sviluppi e le difficoltà che essi stanno affrontando, ma non possono ignorare le preoccupazioni degli associati riguardo al livello del servizio".

Con un annuncio congiunto pubblicato il 14 marzo, esse hanno osservato: "Un certo numero di vettori ha annunciato un sovrapprezzo per la ripresa dell'alta stagione la settimana scorsa in ordine ai carichi movimentati dall'Europa all'Estremo Oriente.

Tutti questi annunci sono apparsi nel giro di pochi giorni.

La FIATA e la CLECAT non possono accettare in silenzio che le linee di navigazione stiano ora cercando di applicare i nuovi sovrapprezzi per la ripresa dell'alta stagione alle spedizioni prenotate ai sensi di tariffe ed accordi validi al momento della prenotazione.

I contratti in corso e gli accordi stabiliti dovrebbero essere rispettati allo scopo di mantenere relazioni sostenibili nella filiera distributiva".

La CLECAT e la FIATA si sono anche chieste se i sovrapprezzi per la ripresa dell'alta stagione possano giustificatamente essere classificati come sovrapprezzi del tutto.

"I sovrapprezzi per definizione si riferiscono a cambiamenti improvvisi dei costi variabili in cui si imbattono i vettori, come i prezzi del bunker, la congestione portuale e le fluttuazioni di valuta" hanno affermato.

"La FIATA e la CLECAT si domandano se tali cambiamenti nei costi variabili esterni si siano davvero verificati in tale situazione".

Una fonte di uno spedizioniere di merci ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che gli spedizionieri pensavano che le linee di navigazione stessero semplicemente sfruttando l'attuale esigua capacità per dare impulso ai propri proventi.

La CLECAT e la FIATA affermano di ammettere che la domanda di spedizioni dall'Europa all'Estremo Oriente si è incrementata, ma si sono chieste se l'attuale situazione di insufficiente capacità possa essere spiegata meramente con la domanda più alta.

"Possiamo testimoniare che c'è stato un incremento delle navi tolte dalla circolazione, che a nostro parere contraddice l'attuale incremento della domanda" afferma Jens Roemer, presidente del gruppo di lavoro trasporto merci della FIATA.

"Su alcune rotte, le linee di navigazione accettano solo prenotazioni per partenze a distanza di non oltre quattro settimane.

Inoltre, è stato estremamente difficile per il settore gestire la cancellazione delle partenze".

Fonti degli spedizionieri hanno confermato a *Lloyd's Loading List* che la principale difficoltà relativa alla capacità per i clienti europei attualmente si era manifestata nel mercato dei viaggi di ritorno in direzione est e che l'attuale "picco" della domanda in direzione est non era stato per forza di cose previsto.

Né era chiaro quanto ciò dovesse durare, ma essi hanno riconosciuto che ci si aspettava che la tendenza a lungo termine dovesse continuare poiché la domanda di trasporto merci marittimo Asia-Europa in direzione ovest ha superato la domanda in direzione est sia quanto ai volumi che quanto alle tariffe.

La MSC (Mediterranean Shipping Company) ha descritto la domanda di spazio per i carichi che vanno ad est di Suez come "attualmente estremamente sostenuta" notando: "Questo, unitamente ad un certo numero di partenze omesse in conseguenza del rallentamento del recente Nuovo Anno Cinese, ha comportato un alto livello di richieste e di prenotazioni".

Anche la Maersk ha confermato che c'è stato un incremento della domanda in direzione est, indotto da diversi fattori fra cui: la politica nazionale in Cina che ha stimolato la domanda e quindi richiesto materie prime quali i prodotti chimici, il legno, la carta ed i prodotti riciclabili; il declino delle importazioni asiatiche dall'Europa negli ultimi 12-18 mesi che adesso richiedono nuove scorte; la forte domanda che persiste in campi come gli alimentari e le bevande: derrate come la carne, il latte il polvere e le bevande alcooliche.

Ma fonti diverse hanno dichiarato a *Lloyd's Loading List* che rappresentanti di caricatori hanno espresso preoccupazioni in ordine a se l'attuale carenza di capacità possa essere stata esacerbata dai recenti consolidamenti e costituzioni di nuove alleanze fra linee di navigazione, chiedendosi se questo possa avere distorto la concorrenza.

Alla domanda se la CLECAT condivida tali preoccupazioni, Nicolette van der Jagt, direttrice generale della CLECAT, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*: "Stiamo assistendo ad un processo di integrazione orizzontale da parte del settore della navigazione di linea.

Questo viene considerato come una minaccia di per sé".

Ha poi continuato: "Dato che la capacità nel settore è concentrata nelle mani di pochi soggetti attivi a livello globale, sarei d'accordo sul fatto che l'attuale situazione di carenza di capacità possa essere stata esacerbata dall'attuale consolidamento e dalla formazione di nuove alleanze fra linee di navigazione.

Porteremo questi sviluppi all'attenzione di coloro che dovrebbero monitorare e salvaguardare la conformità alle regole sulla concorrenza nell'Unione Europea".

Peraltro la van der Jagt ha sostenuto che la CLECAT non avrebbe rilasciato alcuna dichiarazione riguardo a se la condotta di mercato delle linee di navigazione sopra descritta, in relazione all'attuale situazione della capacità nell'Europa-Asia, sia coerente con le regole sulla concorrenza europee ed internazionali.

"Penso che questo dovrebbe essere valutato dalla DG COMP e dalle altre autorità sulla concorrenza di tutto il mondo" afferma.

"Allo stesso tempo assistiamo ad un processo di integrazione verticale, ma la Commissione Europea non ha riscontrato alcuna preoccupazione inerente alla concorrenza derivante dai collegamenti verticali creati dalla fusione fra i mercati dei vettori di linea, gli operatori terminalistici, i porti e gli spedizionieri di merci".

Nel contempo, la CLECAT e la FIATA hanno chiesto alle linee di navigazione di fare tutto quello che possono per assicurare che capacità sufficiente sia disponibile per gli spedizionieri ed i loro clienti, commentando: "La FIATA e la CLECAT sottolineano l'importanza dei vettori marittimi nella filiera distributiva globale e sono consapevoli delle difficoltà che il proprio settore si trova ad affrontare.

Tuttavia, allo scopo di evitare danni di lunga durata ai traffici, la CLECAT e la FIATA premono sui vettori affinché facciano tutto il possibile per garantire sufficiente capacità agli operatori dei traffici".

Come già riportato in precedenza da *Lloyd's Loading List*, gli esportatori europei che hanno necessità di spedire contenitori in esportazione dall'Europa all'Asia ed al Medio Oriente hanno dovuto far fronte per diverse settimane ad una capacità insolitamente esigua per il periodo dell'anno, con la conseguenza di tariffe in aumento, limitazioni alle prenotazioni ed arretrati.

E, come è stato riferito ultimamente, le tariffe di nolo a pronti per i contenitori dal Nord Europa alla Cina sono aumentate del 45% nell'ultima settimana sino a ad un picco quadriennale di oltre 1.000 dollari USA per FEU a causa di inattesi grandi volumi in direzione est, specialmente alla volta della Cina, oltre ai tagli di servizi successivi al Nuovo Anno Cinese.

(da: lloydsloadinglist.com, 15 marzo 2017)

TRASPORTO STRADALE

MENO DI UN MILIONE DI TRANSITI DI AUTOCARRI SULLE ALPI SVIZZERE

L'anno scorso, per la prima volta da oltre venti anni, i transiti di autocarri sulle Alpi svizzere sono stati inferiori a un milione: nel 2016 il loro numero è diminuito del 3,4 per cento rispetto al 2015, scendendo a 975 000.

Parallelamente la quota di mercato della ferrovia nel traffico merci transalpino è salita al 71 per cento, raggiungendo così il valore più alto dal 2001, anno in cui sono mutate le condizioni quadro con l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e l'aumento graduale del limite di peso a 40 tonnellate.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) oggi ha pubblicato il rapporto sull'evoluzione del traffico merci transalpino nel 2016, da cui emerge che l'anno scorso sulle Alpi svizzere sono stati trasportati complessivamente 40,4 milioni di tonnellate di merci (+3,7 %), il volume più alto mai registrato.

L'aumento è stato assorbito interamente dalla ferrovia.

Il volume delle merci trasportate su rotaia è salito a circa 28,6 milioni di tonnellate (+6,4%), proseguendo così la crescita iniziata nel 2012.

L'evoluzione positiva è riconducibile soprattutto al miglioramento della situazione economica in Germania, in Italia e in generale in tutta l'Europa, alla disponibilità relativamente elevata dell'infrastruttura ferroviaria e alla continuazione delle misure di accompagnamento volte a promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Come l'anno scorso, la crescita è dovuta principalmente all'aumento del traffico sull'asse ferroviario del Lötschberg–Sempione, mentre l'asse del San Gottardo

ha giocato un ruolo meno importante, anche perché molti tronchi sono stati interessati dai lavori di realizzazione del corridoio di 4 metri.

La galleria di base del San Gottardo è entrata in esercizio regolare solo a dicembre 2016.

Il segmento del trasporto in carri completi ha registrato nuovamente una crescita consistente (+12 %), mentre il trasporto di container e semirimorchi (trasporto combinato non accompagnato) è aumentato del 5 per cento e, con una quota del 63 per cento, continua a dominare nettamente il mercato del traffico merci ferroviario transalpino.

I trasporti dell'autostrada viaggiante (Rola) sono diminuiti del 6,3 per cento.

I transiti di autocarri sono scesi al livello di venti anni fa

La quantità di merci che ha attraversato le Alpi svizzere su autocarri o autoarticolati è scesa a 11,7 milioni di tonnellate, registrando quindi un calo del 2,5 per cento.

I transiti di veicoli merci pesanti nel 2016 sono stati 975 000, ossia 35 000 in meno rispetto al 2015, corrispondenti a un calo del 3,4 per cento.

Un numero così basso di transiti non si registrava più dalla metà degli anni Novanta; allora, però, il volume dei trasporti su strada era quasi la metà di quello attuale. Il San Gottardo si è confermato il principale valico alpino stradale, con il 72 per cento di tutti i transiti.

Con il rapporto sul trasferimento del traffico 2015 il Consiglio federale ha deliberato misure supplementari per promuovere il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia, ossia l'adeguamento della TTPCP dall'inizio del 2017 e la concessione alle ferrovie di uno sconto di durata limitata sul prezzo delle tracce per l'utilizzo delle tratte transalpine.

Prosegue così in modo coerente l'attuazione della politica di trasferimento del traffico approvata dal popolo.

Durante l'anno in corso il traffico merci ferroviario transalpino dovrà affrontare importanti sfide sul piano operativo: la tratta di Luino sull'asse del San Gottardo resterà infatti chiusa per sei mesi, per permettere l'esecuzione dei lavori di realizzazione del corridoio di 4 metri.

Di conseguenza, la capacità di tracce per il traffico merci ferroviario subirà limitazioni e alcuni degli impianti di trasbordo più importanti per il traffico merci transalpino saranno raggiungibili solo compiendo percorsi alternativi.

(da: transportjournal.com/bav.admin.ch, 24 marzo 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

LA EUROGATE INTERMODAL RAFFORZA I SERVIZI SUD-EST PER ISTANBUL

La EGIM (Eurogate Intermodal) sta espandendo la propria rete di trasporto intermodale e rafforzando Monaco di Baviera quale hub dei trasporti ferroviari alla volta dei porti dell'Europa meridionale, degli stati balcanici e della Turchia.

La EGIM adesso offre due collegamenti settimanali da Monaco a Budapest con treni blocco diretti alla stazione merci di Budapest-BILK e tempi di viaggio di meno di 24 ore senza fermate.

Oltre a questa tratta, la EGIM effettua operazioni relative a due servizi settimanali da Budapest ad Istanbul (Halkali) in Turchia.

I clienti presentano una domanda elevata di collegamenti ferroviari affidabili diretti in Turchia quale alternativa al tradizionale trasporto camionistico.

Monaco diventerà così l'hub centrale per le spedizioni dalla Germania meridionale, dall'Italia (La Spezia, Genova, Trieste) o dalla Slovenia (Capodistria) alla volta dell'Europa sud-orientale e del Bosforo.

La EGIM effettua già operazioni con sei treni diretti alla settimana dai porti tedeschi sul Mare del Nord all'Ungheria.

Con effetto immediato, la EGIM ora offre due collegamenti diretti alla settimana da Monaco a Budapest-BILK, inerenti a spedizioni sia in esportazione che in importazione.

Lars Hedderich, amministratore delegato della Eurogate Intermodal GmbH, afferma: "I nostri servizi da e per l'Ungheria sono affidabili e di grande successo.

I nostri clienti lo confermano.

Vogliamo basarci su questo successo rafforzando in modo significativo le nostre tratte per l'Europa sud-orientale.

Solo pochi mesi fa, abbiamo introdotto un collegamento da Budapest a Nyribator nell'Ungheria orientale con l'intento di espandere il nostro mercato verso l'Ungheria e la Romania.

Il collegamento ferroviario da Budapest alla Turchia rappresenta un'alternativa affidabile alle tradizionali spedizioni su camion e traghetto.

C'è un'elevata domanda da parte dei clienti per collegamenti ferroviari con la Turchia".

(da: theloadstar.co.uk/eurogate.de, 27 marzo 2017)

TRASPORTI ED AMBIENTE

ARMATORI IN ATTEGGIAMENTO ATTENDISTA IN VISTA DEL LIMITE MASSIMO ALLO ZOLFO NEL 2020 DAL MOMENTO CHE INCOMBE UNA GRANDE INCERTEZZA

Gli armatori sono assai diffidenti in vista del limite massimo allo zolfo nel 2020 deciso dall'IMO e hanno scelto di adottare un approccio di tipo attendista, prima di prendere qualsiasi frettolosa decisione.

Nel suo ultimo rapporto settimanale, il broker marittimo Gibson ha iniziato la propria analisi sottolineando che "la data è un giorno imprecisato del 2020, in occasione dell'annuale cerimonia di consegna del premio per i Carburanti Alternativi di fronte ad un gremito auditorio pieno di soggetti interessati in rappresentanza di armatori, raffinatori ed importanti petrolieri.

Il pubblico è ansioso di conoscere in anticipo l'annuncio dell'ambito premio.

L'Oscar del migliore nuovo arrivato è andato ancora una volta al gas naturale liquefatto, che peraltro anche stavolta non è stato ritenuto degno del premio principale.

Mentre il premio per il conseguimento della longevità è andato all'olio combustibile per i decenni di fedele servizio all'industria marittima.

Pertanto, chi vincerà il premio finale "carburanti conformi al basso contenuto di zolfo" o "torri di lavaggio"?

Sul palco sembra che ci sia un po' di confusione, chi ha la busta contenente l'importantissimo risultato?".

Secondo il broker marittimo con sede a Londra, "il suddetto paragrafo può sembrare una scenetta di imitazione degli eventi accaduti nel corso della recente cerimonia di consegna degli Oscar a Hollywood, e tuttavia essa illustra l'enorme quantità di incertezza che attualmente circonda la questione dei limiti allo zolfo.

Sembra che gli armatori abbiano adottato un approccio attendista, mentre molti raffinatori hanno il problema di se fare notevoli investimenti di aggiornamento in quelle che, in molti casi, sono vecchie strutture di produzione inefficienti.

Inoltre, che cosa ne sarà di tutta l'eccedenza di carburante ad elevato contenuto di zolfo, un sottoprodotto dell'attuale processo di criccatura?".

La Gibson aggiunge: "Prendete in considerazione qualcuna delle opzioni.

L'incremento dell'uso dei carburanti a basso contenuto di zolfo si è diffuso nel corso degli ultimi anni con la crescita delle Aree di Controllo delle Emissioni.

Durante il recente contesto dei prezzi bassi del bunker, i costi aggiuntivi per i carburanti a basso contenuto di zolfo delle Aree di Controllo delle Emissioni sono stati assorbiti dalle controparti.

Ma dove sarà il prezzo del petrolio nel 2020?

Un'altra opzione è quella di continuare ad usare carburanti ad alto contenuto di zolfo ed installare una "torre di lavaggio" per pulire le emissioni dei motori prima di scaricare gli esausti, ma questa soluzione richiede investimenti di capitale anticipati.

I prezzi più alti del bunker renderebbero molto più allettante questa soluzione dal momento che la differenza dei prezzi fra distillati e carburanti ad elevato contenuto di zolfo sarebbe molto maggiore e di conseguenza il periodo del piano di rientro sarebbe più breve.

Ma anche in questo caso ci sarebbero altre considerazioni di cui tenere conto fra le quali non da ultimo l'età della nave.

Poiché ci sono molti armatori che controllano grandi flotte, gli investimenti in questo caso potrebbero essere notevoli anche se la tecnologia dovesse fare abbassare i costi degli equipaggiamenti.

Dato quanto detto sopra, sorprende davvero poco che gli armatori stiano adottando un approccio attendista".

Il broker marittimo ha detto che "i raffinatori hanno un approccio diverso: chi pagherà gli enormi costi d'investimento per modificare l'impianto di raffineria per produrre carburante conforme, segnatamente i distillati?

Qui la difficoltà sta nel capire se ci sarà abbastanza prodotto conforme per soddisfare la domanda entro il 2020.

Il settore stima che rispetto agli attuali requisiti i raffinatori avranno bisogno di sostituire circa 250 milioni di tonnellate di carburante ad alto contenuto di zolfo

con un surrogato per soddisfare il requisito del contenuto massimo di zolfo dello 0,5%.

I carburanti alternativi sono stati sviluppati da diversi importanti produttori di petrolio, ma il problema qui è quello di trovare un modo redditizio per togliere lo zolfo dal carburante ad elevato contenuto di zolfo.

Questo solleva altresì la questione della compatibilità fra i nuovi ibridi.

Inoltre, perché i raffinatori dovrebbero sviluppare alternative più a buon mercato dal momento che gli armatori già pagano un sovrapprezzo per i distillati?

Se gli armatori dovessero favorire l'adozione di torri di lavaggio, scomparirebbero gli incentivi per i raffinatori a sviluppare carburanti più puliti ed a buon mercato".

"In conclusione, sarà difficile stabilire chi avrà vinto.

In realtà ciascuna soluzione presenta i suoi lati positivi quanto al corretto insieme di circostanze e rispetto a tutte le probabilità ed ognuna di loro si prenderà una parte del premio.

Non sorprende che gli armatori abbiano adottato un approccio di tipo attendista.

Il problema per l'attuale contesto commerciale è forse il fatto che sia proibitivo per gli armatori fare altri debiti ed alla fine gli armatori lasceranno la festa senza avere afferrato nessun premio" conclude il broker marittimo.

Nel contempo, nel mercato delle petroliere adibite al trasporto di greggio di questa settimana, in Medio Oriente, è stata "una settimana attiva per le superpetroliere, ma il peso massimo della disponibilità ha continuato a mantenere bloccato il mercato ad un punto inferiore medio di 50 ws in direzione est ed un punto superiore di 20 ws in direzione ovest: sostanzialmente immutato rispetto ai numeri della settimana scorsa.

La fissazione dei prezzi per marzo sta ora rapidamente volgendo al termine e le opportunità per gli armatori di cogliere l'andamento migliore saranno limitate.

Le suezmax hanno avuto un brillante avvio ed inizialmente hanno indotto tariffe verso ws 95 in direzione est e al punto inferiore di ws 50 in direzione ovest, ma alla metà della settimana c'è stato un nuovo rallentamento e non si è potuto registrare alcun ulteriore guadagno nel corso del tranquillo fine settimana.

Le aframax non sono riuscite a mantenere la loro precedente tendenza al rialzo, ma si sono date da fare per spuntare quasi 80.000 rispetto ad una ws

120 alla volta di Singapore per gran parte della settimana: forse un po' inferiore rispetto al fine settimana ed alla prossima settimana" ha concluso la Gibson.

(da: hellenicshippingnews.com, 12 marzo 2017)

LOGISTICA

PRODUTTORE DI FORMAGGIO ITALIANO SCEGLIE LA PIATTAFORMA INFOR PER DARE IMPULSO ALL'ANALISI ED ALLA LOGISTICA

Il produttore italiano di formaggio Auricchio S.p.A. ha scelto la Infor M3 così come la Warehouse Mobility e la INFOR Xi per supportare la propria strategia di espansione globale e standardizzare i processi in tutto il gruppo.

Ci si aspetta che la piattaforma di pianificazione delle risorse aziendali supporti le direttive della Auricchio destinate specificamente all'industria dei prodotti freschi, aiuti la sua analisi dei dati e dia impulso ai processi sia di pianificazione sia logistici di dieci unità operative in Italia, Stati Uniti e Spagna.

Sulla scorta di notevoli cambiamenti nelle attività, fra cui diverse acquisizioni negli ultimi anni, il produttore e distributore di marche di formaggio "Made in Italy" ha selezionato l'applicazione Infor sulla base della sua flessibilità, della sua funzionalità specifica per il settore alimentare e la sua capacità di agevolare una nuova, più moderna e condivisa piattaforma di gestione.

Anche la capacità a livello internazionale e la adattabilità della piattaforma sono stati fattori fondamentali per la decisione della Auricchio, unitamente alla fiducia nei partner della Infor (Cad-it e Brainware) che già avevano implementato l'Analisi delle Vendite con la piattaforma di pianificazione delle risorse aziendali della Infor.

Avendo inoltre riscontrato le referenze internazionali della Infor M3 nelle loro stesse attività, il produttore di formaggio da 140 anni è assolutamente fiducioso che la Infor sia il partner davvero migliore per questo progetto di trasformazione.

L'applicazione, che si prevede sarà attiva a gennaio 2028 per 150 utenti, significa che ci si aspetta che il produttore tragga vantaggio da un maggiore coordinamento fra i dipartimenti, da una più rigorosa gestione delle sfumature

di ciascun prodotto riguardo ai costi e dalla disciplina in ordine alla certificazione ed alla tracciabilità.

Anche l'incremento delle informazioni riguardo a ciascuna operazione – dalla produzione alle scorte, alla resa, alla conservazione del peso ed alla movimentazione logistica – è in procinto di conseguire miglioramenti nella riduzione degli scarti, nel potenziamento della rotazione del prodotto e nell'impulso al servizio per la clientela.

"Operiamo in un mercato instabile e dobbiamo frequentemente adattare le nostre strategie per far fronte alle mutate condizioni di mercato" commenta Giovanni Martini, responsabile finanziario e controllore del gruppo della Auricchio.

"Anche i cambiamenti normativi e regolamentari hanno avuto un notevole impatto sulle nostre operazioni aziendali, in particolare perché abbiamo tante società diverse nel gruppo delle quali dobbiamo occuparci.

Allo stesso modo, la rigorosità nella tracciabilità e nella certificazione sono decisivi nel settore degli alimentari freschi e pertanto poter disporre di un sistema che possa aiutarci a far fronte a tutte queste complessità mediante un'interfaccia facile da usare costituisce un requisito indispensabile.

Attraverso l'adozione della soluzione Infor possiamo disporre di un'unica visione gestionale di tutte le nostre operazioni che non solo può aiutarci a soddisfare le esigenze normative ma ci permette di avere la flessibilità e la elasticità per rispondere alla svelta alle opportunità di mercato allo scopo di massimizzare la nostra redditività".

"Il livello in aumento della complessità unitamente ai margini ristretti e alla domanda dei consumatori in rapido cambiamento nel settore alimentare significano che un'unica dimensione che si adatta a tutti i sistemi rappresenta davvero una cosa del passato" commenta Bruno Pagani, direttore vendite della Infor.

"Produttori di successo come la Auricchio stanno adottando la tecnologia che è fatta su misura specificamente per i requisiti del loro settore, in questo caso la complessità della produzione di formaggio senza sacrificarne la scala".

(da: logisticsbusiness.com, 23 marzo 2017)

LEGISLAZIONE

GLI STATI UNITI AVVIANO UN'INDAGINE SUL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO

Diverse importanti linee di navigazione containerizzate internazionali la settimana scorsa hanno ricevuto un atto di citazione da parte del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti nell'ambito di un'indagine avviata in relazione al settore del trasporto marittimo containerizzato.

Un portavoce della MSC (Mediterranean Shipping Company) ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*: "Confermiamo che diverse linee di navigazione containerizzate, fra cui la MSC, hanno ricevuto la settimana scorsa un atto di citazione da parte del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti.

Poiché l'indagine è ancora in corso, non possiamo fare ulteriori commenti in questa fase".

Ed un portavoce della Maersk Line ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*: "Possiamo confermare che alla Maersk Line il 15 marzo scorso è stato consegnato un atto di citazione (richiesta di documentazione) da parte del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti nel contesto di un'indagine avviata in relazione al settore del trasporto marittimo containerizzato globale.

L'atto di citazione non contiene alcuna specifica accusa nei confronti della Maersk Line".

La Maersk sostiene che un atto di citazione non significa che una compagnia di navigazione abbia tenuto un comportamento illegale, né rappresenta un giudizio prematuro in ordine all'esito dell'indagine stessa.

"Come sempre, la Maersk collaborerà pienamente con le autorità per quanto riguarda le loro indagini e risponderà in modo appropriato all'atto di citazione" ha dichiarato la maggiore linea di navigazione containerizzata del mondo, sottolineando come la Maersk Line "sia una compagnia fondata sui valori con una solida cultura della conformità" ed aggiungendo "siamo impegnati a conformarci a leggi e regolamenti.

Noi formiamo e supportiamo i nostri dipendenti, monitoriamo la nostra conformità, lavoriamo con le autorità e ci impegniamo nelle questioni normative.

In breve, lavoriamo sodo per conformarci anche alla normativa sulla concorrenza".

Peraltro, per quanto attiene questa specifica indagine da parte degli Stati Uniti, la linea di navigazione ha dichiarato: "Dal momento che l'indagine è in corso, non abbiamo ulteriori commenti da fare al riguardo".

Lloyd's List riferisce che il Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti ha presentato l'atto di citazione alle linee di navigazione nel corso di una riunione a San Francisco dell' International Council of Containership Operators, comunemente noto come 'The Box Club', cogliendo l'occasione della presenza di tante linee di navigazione internazionali all'interno degli Stati Uniti.

La maggior parte di coloro che hanno partecipato all'ultima riunione rappresentavano linee non statunitensi, afferma *Lloyd's List*.

Al momento della redazione dell'articolo non era chiaro se il Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti ritenga che la riunione del The Box Club rappresentasse di per sé una violazione delle norme statunitensi sulla concorrenza oppure se gli atti di citazione facciano parte di una più ampia indagine sulla concorrenza nell'ambito del settore del trasporto marittimo containerizzato.

Lloyd's List riporta che il The Box Club ha il permesso, registrato presso la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti, di fare incontrare i concorrenti per discutere argomenti di mutuo interesse che non siano di natura commerciale.

(da: lloydsloadinglist.com, 23 marzo 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA ICONTAINERS FA UN PASSO AVANTI NELL'INCREMENTO DELLA TRASPARENZA NEL TRASPORTO MERCI MARITTIMO

La iContainers, spedizioniere di merci al 100% online, ha svelato la propria ultima estensione digitale della sua piattaforma online.

La nuova funzionalità potenziata, denominata Track & Trace, mette in grado i caricatori di individuare con precisione l'esatta ubicazione dei propri carichi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 in tempo reale ed introduce un nuovo livello di efficienza e trasparenza nel settore del trasporto merci marittimo.

Le funzioni del Track & Trace

Il Track & Trace, come suggerisce il suo nome, fornisce ai caricatori l'ultimo stato del loro carico.

Il servizio assicura rilevamento del container online ed aggiornamento dello stato mediante avviso automatico, fornendo quindi ai clienti una panoramica più accurata delle loro scadenze logistiche.

Dalla raccolta interna all'arrivo alla destinazione, i caricatori possono tenersi aggiornati con i cambiamenti dello stato della loro spedizione in ogni momento, garantendo loro un maggiore controllo della propria filiera logistica dall'inizio alla fine.

Il Track & Trace funziona con ogni vettore di trasporto.

I caricatori non devono più contattare i rispettivi vettori per individuare la posizione dei propri carichi.

In tal modo, essi sono in grado di vedere quali vettori possano meglio soddisfare le loro necessità dal momento che avranno la capacità di controllare i potenziali ritardi.

Inoltre, attraverso la propria registrazione su iContainers, essi possono accedere ad informazioni quali la documentazione della spedizione, la contrattazione delle tariffe, la storia della registrazione ed ottenere statistiche personalizzate sulla spedizione.

Con questo, i caricatori potranno risparmiare tempo quando faranno prenotazioni in futuro.

La tecnologia dietro le quinte

Il Track & Trace combina i dati estratti dalla massa dei dati della iContainers e li integra con i dati di altri fornitori terzi di informazioni.

Questi dati vengono poi consolidati, organizzati e mostrati su un interfaccia facile da usare ed inoltrati ai caricatori mediante il Track & Trace.

Il primo di una serie

Il Track & Trace è solo l'inizio.

Nelle settimane a venire, la iContainers presenterà altri strumenti quali il rilevamento terrestre, le prenotazioni con 1 click, gli avvisi relativi ai prezzi ed informazioni più dettagliate ai clienti.

La funzionalità potenziata Track & Trace rappresenta il perfetto complemento all'attuale piattaforma online della iContainers.

"Il nostro impegno è quello di mostrare quanta più trasparenza possibile per aiutare i caricatori a prendere le decisioni migliori per la propria logistica" afferma Carlos Hernández, cofondatore della iContainers.

"Con questa versione potenziata del Track & Trace ci aspettiamo di conseguire una comprensione migliore dello stato della spedizione che ci aiuterà a capire quali vettori forniscono i migliori servizi.

Stiamo perseguendo il sogno di avere un indice di puntualità come quello del settore delle linee aeree".

Fare scelte informate

I ritardi non sono insoliti nel mercato del trasporto merci marittimo.

Con il Track & Trace i caricatori saranno messi in grado di prendere le decisioni migliori.

Gli aggiornamenti in tempo reale dello stato delle spedizioni consente ai caricatori di fare stime migliori, assicurandogli perciò la flessibilità per adeguare di conseguenza la loro filiera logistica.

Secondo uno studio della iContainers, non si riesce a caricare in tempo il 20% circa dei contenitori mentre il 70% delle spedizioni arriva tardi.

Tali incidenti affliggono la competitività e la reputazione delle imprese alle quali vengono affidate le merci marittime.

La tecnologicamente impegnata iContainers ha intensificato i propri investimenti in tecnologia l'anno scorso.

Il Track & Trace è solo una delle molte iniziative tecnologiche che la società ha intrapreso sin dal suo lancio nel 2007.

Con la sua piattaforma la iContainers già consente ai clienti di confrontarsi con oltre 500.000 rotte marittime ed offre quotazioni di trasporto merci marittimo personalizzate nel giro di pochi secondi.

(da: cargobusinessnews.com, 16 marzo 2017)

STUDI E RICERCHE

PARTE L'INIZIATIVA DI RICERCA EUROPEA SUI MEGADATI

Il progetto di ricerca sui megadati Transforming Transport dell'Unione Europea, varato a gennaio e la cui durata è prevista sino al 30 giugno 2019, si sta preparando a lanciare un progetto pilota ferroviario in Spagna nell'ambito di 13 programmi pilota in Europa riguardanti tutte le modalità di trasporto.

Il Transforming Transport, coordinato dalla spagnola Indra, punta ad essere una dimostrazione tangibile di come i dati generati dal settore dei trasporti e della logistica possano essere sfruttati in modo innovativo utilizzando le tecnologie dei megadati al fine di migliorare l'efficienza e la gestione dei servizi e sviluppare nuove fonti di ricavi o modelli di attività.

Si tratta di uno dei maggiori progetti finanziati dalla Commissione Europea nell'ambito del proprio programma Horizon 2020, in ragione sia del suo budget di 18,7 milioni di euro sia del fatto che ha 47 partner provenienti da Gran Bretagna, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo e Paesi Bassi, fra cui la PTV e la Fraunhofer Germany, la Thales, i gestori di infrastrutture Adif (Spagna) e Network Rail (Regno Unito), nonché diverse università.

I progetti pilota saranno utilizzati per sviluppare e collaudare i nuovi algoritmi basati sulle tecnologie di megadati esistenti che consentono l'integrazione e l'analisi di dati reali derivanti da diverse fonti, lo sviluppo di modelli di trasporto ed il loro sfruttamento in modo che siano più idonei per il processo decisionale.

La città spagnola di Valladolid attuerà uno dei progetti pilota in relazione alla mobilità urbana, la Francia riguardo al veicolo connesso e la Gran Bretagna sul trasporto ferroviario.

Ci si aspetta che i risultati di tali progetti siano riutilizzabili e replicabili anche dopo la fine del progetto.

Ci si attende che l'uso dei megadati possa migliorare l'efficienza operativa di almeno il 15% mediante l'ottimizzazione dell'uso delle risorse e la riduzione dei costi di manutenzione, del consumo di carburante e degli incidenti.

Esso dovrebbe altresì rendere possibile l'offerta di servizi meglio adatti alle esigenze dei clienti, contribuendo inoltre ad ottimizzare i flussi di passeggeri, ridurre l'attesa ed i tempi di consegna delle merci ed evitare l'insuccesso dei collegamenti fra diverse modalità.

La Indra, in collaborazione con la Adif e la Ferrovial Agroman, lancerà un progetto pilota ferroviario sulla linea ad alta velocità Cordoba-Malaga in Spagna.

Le tecnologie dei megadati saranno utilizzate per migliorare la gestione dei lavori di manutenzione sulla linea, ottimizzare le risorse disponibili e ridurre i costi di manutenzione basandosi sull'integrazione, il trattamento e la modellazione di diverse fonti di dati fra le quali la manutenzione, il patrimonio, i dati di traffico, la topologia, i dati sulle sovrastrutture e le informazioni meteorologiche.

Verranno fatte anche previsioni in tempo reale sull'impatto della manutenzione in relazione a determinati eventi per la gestione del traffico ferroviario.

(da: railjournal.com, 21 marzo 2017)

REEFER

LA MAERSK CONTAINER INDUSTRY LANCIA UN SISTEMA POTENZIATO DI REFRIGERAZIONE DEI CONTENITORI PER UN TRASPORTO MARITTIMO REDDITIZIO DEI PRODOTTI FRESCHI AD ALTO VALORE

Ampliando la portata del redditizio mercato dei prodotti deperibili ad alto valore, la MCI (Maersk Container Industry) ha lanciato un'estensione del proprio affermato sistema di controllo dell'atmosfera.

Il sistema Star Cool CA+, controllando in modo efficace il processo di maturazione, estende la portata del mercato dei delicati prodotti deperibili a bassa respirazione come i mirtilli e i litchi, che raggiungono le loro destinazioni in condizioni ottimali senza un eccesso di maturazione o decadimento nel corso del viaggio.

Poiché si è verificato un incremento della domanda dei consumatori in tutto il mondo per una grande varietà di prodotti freschi, il sistema Star Cool CA+ assicura nuove redditizie opportunità commerciali per i coltivatori di frutta, le linee di navigazione e pure i venditori al dettaglio, così come un incremento della scelta e della qualità per i consumatori, a prescindere dalle stagioni nelle diverse località.

"La domanda di una grande varietà di frutta e verdura sta aumentando nel corso di tutto l'anno" afferma Søren Leth Johannsen, responsabile commerciale della MCI.

"Abbiamo sviluppato ulteriormente il nostro attuale sistema ad atmosfera controllata con l'obiettivo specifico di supportare i nostri clienti nello sfruttamento di queste opportunità commerciali mettendoli in grado di raggiungere i mercati più distanti con prodotti deperibili a bassa respirazione, che normalmente hanno anche un elevato valore".

Rispetto ai deperibili ad alta respirazione come le banane e gli avocado, quelli a bassa respirazione richiedono una diversa composizione dell'atmosfera all'interno del container.

Basandosi sul proprio collaudato sistema Star Cool CA per i prodotti freschi ad alta respirazione, la MCI ha sviluppato la funzionalità potenziata CA+ in stretta collaborazione con gli esperti e selezionate linee di navigazione, applicandovi i dati ricavati da qualcosa come 40.000 unità Star Cool CA operative in tutto il mondo.

"L'uso dell'atmosfera controllata per il trasporto di derrate a bassa respirazione come i mirtilli rappresenta un contributo tecnologico decisivo per consentire ai deperibili di raggiungere la propria destinazione con una qualità ottimale" afferma Bruno Defilippi Bruzzone, ingegnere agronomo e responsabile dell'unità post-raccolto presso l'INIA (Istituto di Ricerche Agricole) del Centro di Ricerca Sperimentale di La Platina, in Cile.

"L'uso della tecnologia di atmosfera controllata nel corso del viaggio, come il sistema avanzato della MCI, assicura molteplici nuovi vantaggi ai deperibili a bassa respirazione, come la riduzione del metabolismo della frutta, il miglioramento del controllo del decadimento, l'aumento della durata sugli scaffali e la riduzione delle perdite per i coltivatori e gli esportatori".

Il sistema Star Cool CA+ assicura alle compagnie di navigazione un accesso diretto ai dati sulle condizioni all'interno del reefer in tutta l'intera finestra di trasporto, senza necessità di fare affidamento su un fornitore terzo di atmosfera controllata.

Questo riduce i costi, incrementa la trasparenza e fornisce preziosi dati consolidati in ordine alle condizioni del carico nel corso della spedizione.

La MCI afferma che lo Star Cool CA+ può essere facilmente aggiunto ai propri reefer Star Cool, consegnandoli pre-installati dalla fabbrica o come CA Ready per un aggiornamento posteriore sul campo.

(da: shipmanagementinternational.com, 23 marzo 2017)

IN CALENDARIO

- 19/04/2017 – 20/04/2017 Cape Town 17th Intermodal Africa 2017
- 18/05/2017 – 19/0520/17 Georgia 6th Black Sea Ports & Shipping 2017
- 06/0720/17 – 07/07/2017 Yangon 15th ASEAN Ports and Shipping 2017
- 28/09/2017 – 29/09/2017 Tallinn Baltic Sea Ports & Shipping 2017
- 26/10/2017 – 27/10/2017 Barcelona 5th MED Ports 2017
- 29/11/2017 – 30/11/2017 Abidjan 18th Intermodal Africa 2017

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.